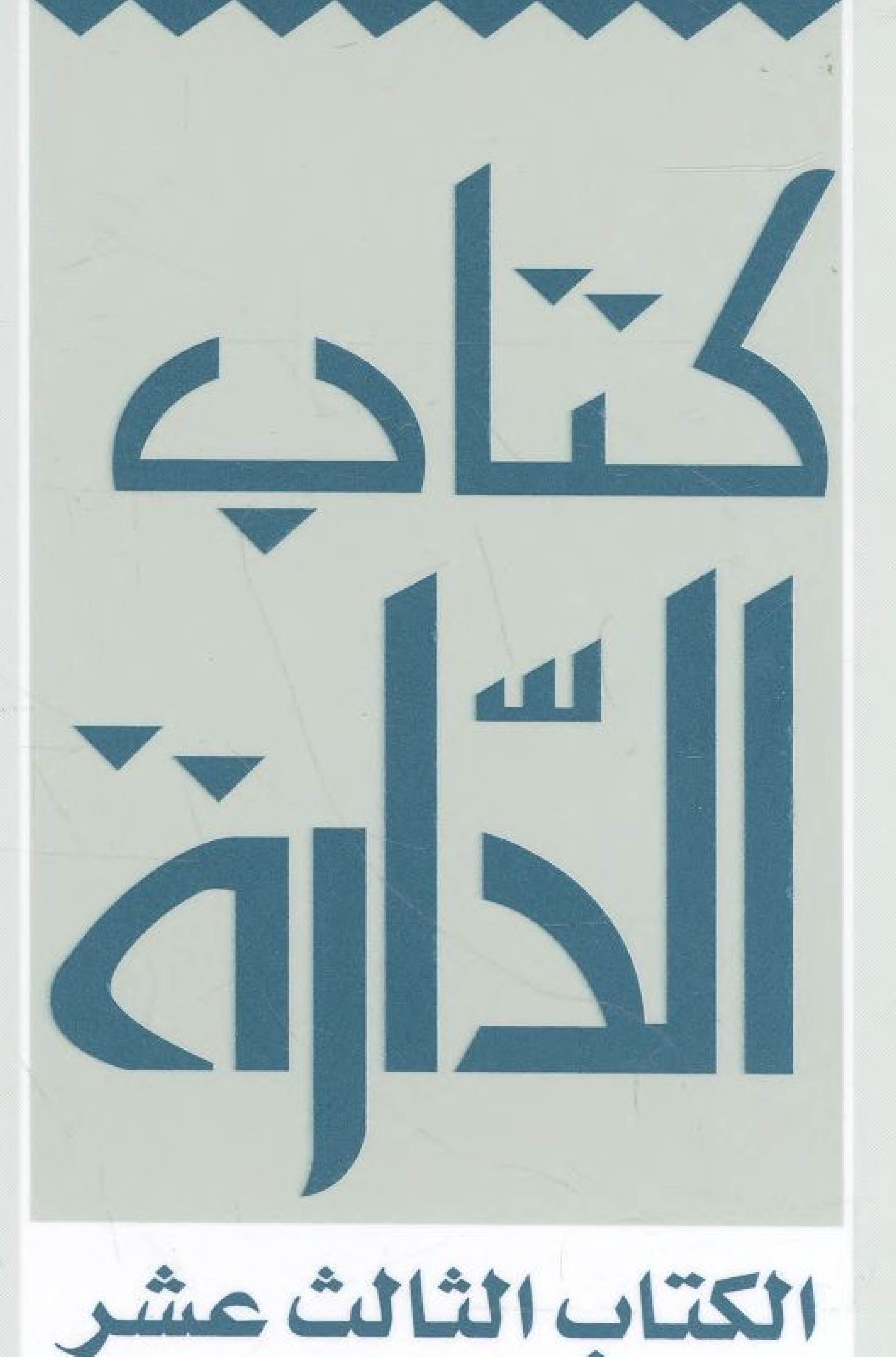
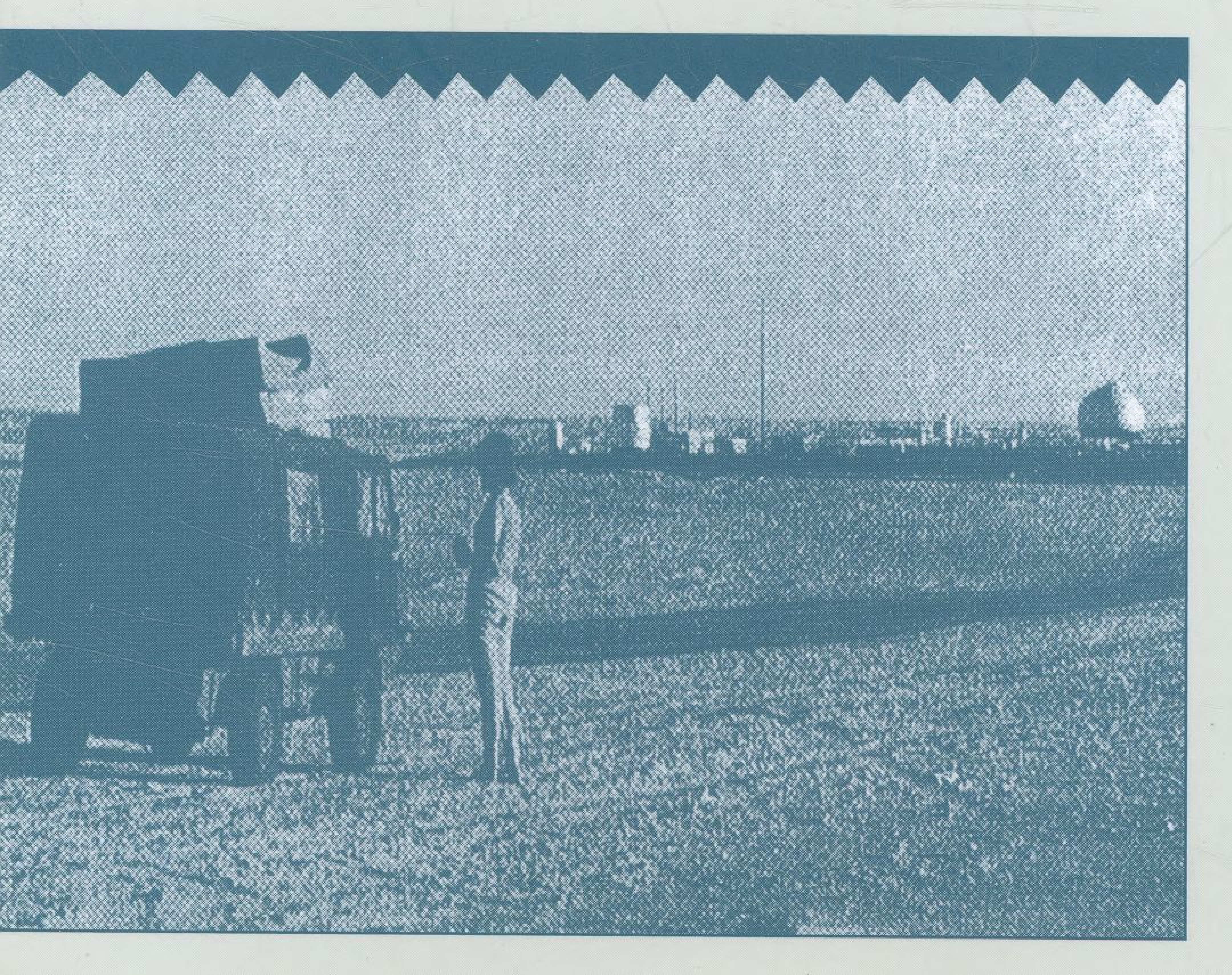
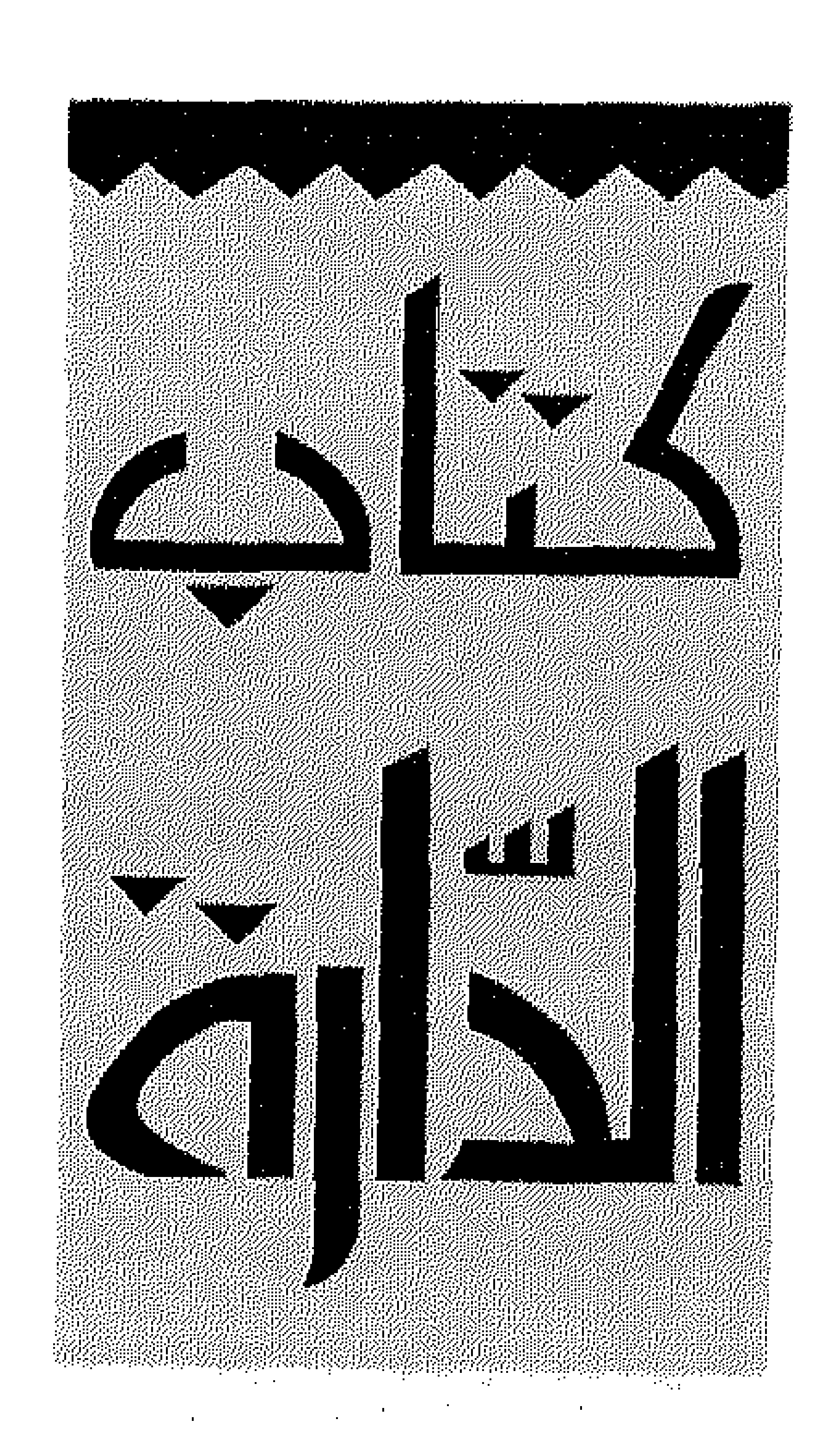


عشرة آلاف ميل عبر الجزيرة العربية



تأليف
أرنست وايز

ترجمة
د. عمر بن عبدالله باقبص



الكتاب الثالث عشر

إصدارات الدارة - ٢٠٩

ح دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢٨هـ .
فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر
وايز ، أرنست
عشرة آلاف ميل عبر الجزيرة العربية./ تأليف أرنست وايز ؛
ترجمة عمر باقبص. - الرياض، ١٤٢٨هـ .
١٢٨ ص؛ ١٤ × ٢١ سم (سلسلة كتاب الدارة - ١٣)
ردمك : ٢ - ٨٦٩ - ٨٥ - ٩٩٦٠ - ٩٧٨
١ - الجزيرة العربية - وصف رحلات
٢ - الرحالة الغربيون
أ - باقبص ، عمر (مترجم) ب - العنوان
ديوي : ٩١٥,٣٠٠١٠٤ ١٤٢٨/٧٧٠٩

رقم الإيداع : ١٤٢٨/٧٧٠٩
ردمك : ٢ - ٨٦٩ - ٨٥ - ٩٩٦٠ - ٩٧٨

هذا الكتاب ترجمة لكتاب
10.000 MILES THROUGH ARABIA
المؤلف
Ernst Wiese
الناشر
ROBERT HALE .. LONDON



بسم الله الرحمن الرحيم

كتاب الدارة

الكتاب الثالث عشر

كتاب الدارة :
سلسلة دورية تصدر عن دارة الملك عبدالعزيز لموضوعات الكتب القصيرة في مجالات التاريخ والآداب .

دارة الملك عبدالعزيز

الإسهامات

ترسل البحوث باسم رئيس التحرير

ص. ب : ٢٩٤٥ - الرياض ١١٤٦١ - المملكة العربية السعودية ، هاتف : ٤٠١١٩٩٩

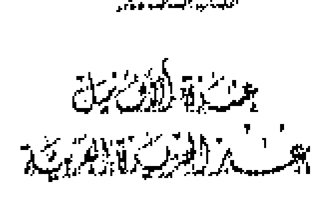
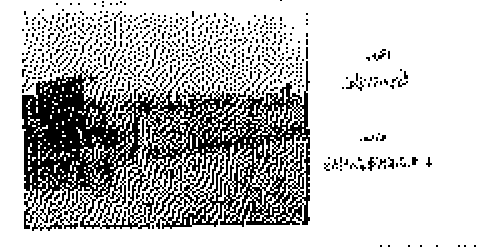
فاكس : ٤٠١٣٥٩٧ - بريد إلكتروني : info@darah.org.sa

السعر

السعودية والدول العربية (٥) خمسة ريالات سعودية أو ما يعادلها .
خارج الدول العربية ما يعادل دولاراً أمريكياً واحداً .
ترسل طلبات الكتب بشيك مصدّق باسم دارة الملك عبدالعزيز على العنوان الآتي : ص. ب : ٢٩٤٥ - الرياض ١١٤٦١ - المملكة العربية السعودية
هاتف : ٤٠١١٩٩٩ تحويلة ٢١٥١ - فاكس ٤٠١٣٥٩٧
بريد إلكتروني : info@darah.org.sa

شركات التوزيع

مؤسسة الجريسي للتوزيع والإعلان - ص. ب : ١٤٠٥ الرياض : ١١٤٣١ هاتف : ٤٠٢٢٥٦٤
مكتبة العبيكان - ص. ب : ٦٢٨٠٧ الرياض : ١١٥٩٥ هاتف : ٤٦٥٤٤٢٤ - ٤١٦٠٠١٨
مكتبة الرشد - ص.ب ١٧٥٢٢ الرياض : ١١٤٩٤ هاتف : ٤٥٩٣٤٥١
مكتبة التوبة - ص.ب ١٨٢٩٠ الرياض ١١٤١٥ هاتف : ٤٧٦٣٤٢١ - فاكس: ٤٧٧٤٨٦٢
المكتبة المكية - مكة المكرمة - حي الهجرة - ص.ب : ٣٨٩٣ - تليفاكس : ٥٣٦٦٢٩٩
دار الهجرة للنشر والتوزيع - ص.ب : ٢٠٥٩٧ - الخبر ٣١٩٥٢ هاتف: ٨٩٨٣٠٠٤ فاكس: ٨٩٥٢٤٩٦

المحتويات



تقديم

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على صفوة خلقه أجمعين، نبينا محمد وعلى آله وصحبه ومن تبع هداه إلى يوم الدين، أما بعد:

فتكتسب كتب الرحلات مكانة خاصة في المكتبة الثقافية بصفة عامة، والجانب التاريخي منها بصفة خاصة؛ وذلك عائد إلى ما تتضمنه من معلومات قيمة، وما يتناثر في صفحاتها من وصف لواقع مرئي، اطلع الرحالة عليه، وعاصر أحداثه، وشاهد مكوناته، وآثر تسجيل كل ذلك ليتحف به القراء. ولعل محاولة تعداد السمات التي تتميز بها كتب الرحلات ليس هذا مكانه، وإنما نؤكد على ما تتضمنه الكثير من تلك الكتب من معلومات، وتنوع في المشاهدات، إلى جانب ما تحظى به تلك المؤلفات من جاذبية للقراء تكمن في متعة مضمونها، وما تحويه من تجارب ومواقف تشد المطلع وتثري الباحث. مع التأكيد على أن ما في هذه الرحلة من وجهات نظر إنما تعكس ثقافة الرحالة وانطباعاته وأفكاره ومعتقده.

وقد التفتت دارة الملك عبدالعزيز إلى كتب الرحلات، وأولتها عناية خاصة في ترجمتها ودراستها والتعليق عليها ونشرها، وعقدت لأجلها ندوة علمية تحمل عنوان: ندوة الرحلات إلى شبه الجزيرة العربية، وتضمنت تسعة وعشرين بحثا نشرتها الدارة في عام ١٤٢١هـ، يضاف إلى ذلك ما نشرته الدارة أيضا من كتب هذا الفن

المشوق مما كتبه رحالة عرب أو مسلمون أو أجانب، تختلف لغاتهم، وتتنوع ثقافاتهم، خدمة لتاريخ الجزيرة العربية، وتقديرا لهذا الرصيد الثقافي الضخم المتمثل في تجشم متاعب السفر من أجل الحصول على المعلومة وتوثيقها ونقلها للقارئ المتعطش.

ويتحدث هذا الكتاب الذي نقدم له عن رحلة قام بها الرحالة النمساوي أرنست وايز بسيارته الخاصة بصحبة الأميرة النمساوية أوديسكالشي في زيارة إلى المملكة العربية السعودية، ولقائه الملك فيصل بن عبدالعزيز رحمه الله، وما سجله من انطباعات طيبة في مجلسه الكريم، وحوت سطور كتابه بعضا من الخطط الطموحة لجلالته طيب الله ثراه، والتي كانت تستهدف الرقي بالبلاد.

وقد تعرض الكاتب أيضا في مسيرة رحلته التي تمت بالسيارة للحديث عن مشاهداته لنهضة المملكة الاقتصادية والثقافية والعمرانية. إلى جانب وصف مراحل الطريق، ووعثاء السفر في أثناء الانتقال بين المنطقة الشرقية والرياض، وبين الرياض وجدة حيث حطت الرحلة رحالها هناك.

ولما لهذا الكتاب من أهمية تاريخية تكمن في تسجيله جانبا من تطور المملكة العربية السعودية رأت دارة الملك عبدالعزيز ترجمته ونشره ضمن إصدارات كتاب الدارة، راجية أن يتحقق من وراء ذلك النفع والفائدة للجميع.

دارة الملك عبدالعزيز

المقدمـــة

من بين الأسئلة التي تكرر طرحها عليَّ من قبل قرائي خلال حياتي الترحالية والمتعلقة بكوني رحالة وكاتباً، والتي لم يخلُ بعضها من نوع من الطرفة، تردد اثنان منها أكثر من مرة. الأول: لماذا كنت أستخدم دائماً السيارة في رحلاتي؟ وهو سهل الإجابة: استخدام السيارة يمكنني من الاتصال المباشر بالأرض وسكانها. وبالرغم من وجود بعض المعوقات لهذه الوسيلة مثل ضرورة شحن السيارة لعبور البحار بالإضافة إلى سوء الطرق في بعض الدول وانعدامها في بعضها الآخر، وهذا يجعل من الصعب الالتزام بجدول زمني معين إلا أن المزايا من ناحية أخرى هي الأكثر، فيمكن النظر بتمعن إلى حياة الناس ودراسة طريقتهم في اللبس، والتحدث إليهم بطريقة مباشرة، الشيء الذي ليس بالوسع فعله عند استخدام أي وسيلة نقل أخرى. فالطائرات والبواخر تأخذك إلى المدن الكبرى وضواحيها حيث يسكن الناس الأكثر تحضراً، وهذا سيجعل الرحالة يفقد تلك المغامرات والحوادث الصغيرة التي كانت تمثل لي الهدفين الرئيسين المتمثلين في نقل الاهتمام والمتعة أثناء رحلاتي، وهما أساسان أتمنى وأعتقد أنهما يضيفان نوعاً من التواصل البشري المباشر إلى نقل تجاربي للقارئ.

أما السؤال الثاني الذي كثيراً ما يطرحه القراء هو : لماذا لا أقضي وقتاً أكثر أثناء رحلاتي لبلدة ما بدلاً من العبور السريع للكثير من البلدان خلال أشهر أو حتى أسابيع قليلة؟ وهذا يصعب تفسيره، لأنني أعترف أن بقضائي مدة وجيزة في بلد ما سوف لن أتمكن من الوصول إلى فهم السكان الأصليين لتلك البلاد بقدر ما سيمكنني ذلك في حالة بقائي معهم لمدة أطول حيث سيمكنني ذلك من دراستهم دراسة حقيقية ومتعمقة. إلا أن جوابي عن هذا السؤال هو أن الرحلة بذاتها هي المتعة الأساسية، وأن العامل الزمني في كل بلد يعتمد على الموقع الجغرافي والمدى الزمني والنوعي للتواصل الإنساني في ذلك البلد. وقد كانت من أهم تطلعاتي أن لا أقتصر على زيارة بعض الدول المكتظة بالسكان فحسب بل أن تشمل رحلاتي كل مناطق القارة، وأن أتمكن من التوغل في أعماقها. ونظراً للوقت الذي أقضيه في التحضير لرحلاتي والمدة التي أقضيها في توثيق تلك الرحلات بعد الانتهاء منها، فلربما لا يكون لديَّ سوى ما يعادل نصف حياتي لأقوم برحلات استكشافية للقارة بأكملها. لذا قررت من البداية أنه إن كان هدفي هو أن أتمكن من استكشاف أكبر عدد من بلدان العالم في تلك المدة الزمنية الفاصلة بين التحضير والتوثيق فعليَّ التنقل بسرعة، وكانت

النتيجة أنني تمكنت من زيارة معظم بلدان العالم المعروفة.

إلا أنني عندما كنت أُحضِّر لهذه الرحلة بدأت أفكر ملياً في مسألة تساؤلات القراء عن سطحية الدراسات التي قمت بها وإيجازها. وتبين لي أنه بالإضافة إلى العديد من الدول التي لم أتمكن من زيارتها حتى الآن فإن تغيرات جمة ومهمة حصلت على بعض الدول التي زرتها سواء على الصعيد السياسي كما هو الحال في دول الستارة الحديدية أو على الصعيد الديني والثقافي، أو على صعيد درجة الانفتاح الجديد في التبادل التجاري والإنساني كما هو الحال مع قارة آسيا في الآونة الأخيرة، فشعرت بأن استكشافاً يميل إلى الناحية الترفيهية لهذه المناطق قد يكون أكثر تشويقاً وجذباً لاهتمام القراء، وسيكون بمقدوري تزويدهم بمعلومات لم ترد في تقريراتي السابقة. ومن بين المناطق التي تتطلب استكشافاً دقيقاً شبه القارة الهندية وشبه الجزيرة العربية التي هي موضوع هذه الرحلة.

المؤلف

فيينا — النمسا

في معظم الرحلات التي كنت أستقل فيها سيارتي كانت تلك الرحلات تتعرض لأخطار كثيرة على الرغم من الاستعدادات الكبيرة التي كانت تسبق الولوج فيها والتي كانت تمتد أحياناً لشهور حتى إتمامها، وتصبح الجهود والمتاعب المبذولة في مهب الريح.

فمنذ عدة سنوات وأثناء قيادتي للسيارة من منطقة آلاسكا إلى كيب هورن كان عليّ إعادة إصلاح غلاف محرك الديزل الخاص بسيارتي المرسيدس المصنّع من الألومنيوم الذي سبق لحامه خمس مرات، بيد أن المفارقة أن من أصلحه هذه المرة كان خبازاً يفتقر إلى كل مقومات هذه الحرفة، لكن ماذا يفعل من كان بينه وبين أقرب ورشة لإصلاح السيارات ألف ميل على الأقل؟ وقد تكرر هذا الأمر قبل بضع سنوات عندما كنت أعبر الصحراء النوبية واضطررت إلى قيادة سيارتي بمحاذاة مسار السكك الحديدية. وفي موضع ما وعندما كانت السيارة فوق أحد السدود، ولم يكن العبور أو تغيير المسار ممكناً، رأيت الدخان ينبعث من السيارة ويقترب من مقعدي شيئاً فشيئاً.

وبعد مرور عامين على تلك الحادثة، وعندما كنت في منتصف ولاية شاكين شان الثورية في بورما العليا انقطع الحبل الحديدي الخاص بجرِّ سفينة النقل بين شاطئي نهر سالوين الهائج، ولم يكن هناك من سبيل لإصلاح الحبل على وجه السرعة، وهذا حتَّم عليَّ الاعتماد على نفسي وأعددت عبَّارة بدائية مكونة من زورقين وبعض أشجار الخيزران. واندفعت هذه العبارة بشدة تجاه بعض الصخور، وفي اللحظة الأخيرة أنقَذَنا شاطئ رملي رست عليه العبارة، وتكللت مساعينا بالنجاة.

ويحضرني أيضاً ما حدث لي ذات ليلة عندما كنت في إفريقيا، وكان ذلك في متنزه الملكة إليزبيث الوطني، حيث دخل فيل إلى فناء المتنزه، وبدأ يطوف حول سيارتنا ونحن نيام داخل خيمة على سطحها، والعجيب أن لا أحد من الأفراد الموجودين في المكان استيقظ على الرغم من وجود عدد كبير منهم على شكل مجموعات. وكان هذا الأمر بمثابة إنذار لنا لأخذ الحيطة والحذر مستقبلاً. وهناك تشابه بين هذا الأمر وما حدث لي في منطقة الملايو عندما توقفت سيارتي في وسط منطقة فيضانات، وبعد مرور يومين من هطول المطر بشكل متواصل صارت سيارتي مثل سفينة نوح في بحر من المياه

المتصاعدة. فصعدت إلى السطح وجلست أنتظر نهايتي المحتومة، بيد أنه في نهاية المطاف أُنقذت. وفي الهند ومنذ مدة وجيزة كنت أقود سيارتي بين جمع غفير من الفتيان الغاضبين خارج ولاية مدراس حيث كانت هناك مظاهرة لهؤلاء الطلاب ضد قانون يتعلق بتطبيق اللغة الهندية لتصبح إحدى اللغات الرسمية في الولاية. وحمل الطلاب خلال هذه المظاهرة العصي، وكانوا يلقون بالحجارة في جميع الاتجاهات. وقفز أحد الفتيان على مقدمة سيارتي وحاول كسر الزجاج الأمامي، في حين تساقط عليّ وابل من الحجارة وكتل الطين من جميع الاتجاهات. وكان هروبنا من الموت المحقق على يد الحشود الغاضبة ووصولنا إلى الوجهة التي نريدها بمثابة المعجزة.

وظل هذا الحظ العسر رفيقاً لي في رحلتي مع سيارتي الجيب (من نوع هفلنجر) إلى الجزيرة العربية. وفي الكويت أخبرني مسؤول صيانة السيارات في إحدى الورش أن محرك سيارتي أصبح عديم الجدوى، وأنه من الأفضل أن أشتري سيارة جيب كان يعرضها للبيع في معرضه. كما قال إن كمية كبيرة من زيت المحرك تتسرب، وإنني معرَّض لفقدان كمية الوقود كلها في صحراء المملكة العربية السعودية، وهناك لن أجد من يمد لي يد المساعدة.

ومع ذلك قررت أن أخوض المغامرة بسيارتي حيث إنه لم يكن لديَّ خيار آخر إلا إنفاق المبلغ المتبقي بحوزتي في شراء سيارة جديدة. وكان من المتوقع أن نموت جوعاً، بيد أننا لم نواجه متاعب جمة كما كان متوقعاً. وبعد مرور بضعة أيام توصلت إلى السبب الفعلي وراء استهلاك كميات كبيرة من الزيت حيث كانت سَدَّادة أنبوب السحب غير محكمة الربط، ولم تكن هناك حاجة إلا إلى ربطها بإحكام. وقبل أن أتوصل إلى هذا التفسير واجهتنا أيام صعبة في إمارة الكويت، واستمر هذا القلق رفيقاً لي نظراً لعدم حصولنا على معلومات يمكن الوثوق بها عن الطريق الذي نسلكه من الكويت حتى مدينة الرياض عاصمة المملكة العربية السعودية. وعلى الرغم من أن العديد من الأشخاص يمتلكون أعداداً طائلة من سيارات الأجرة التي يزدحم بها الشارع الرئيس الذي يدعى "الفراجي" خلال ساعات النهار، إلا أنه كان من الواضح أن أياً منهم لم يتسن له مغادرة المدينة إلا لبضعة أميال. وعادة ما يكون سفرهم جواً عندما تكون الوجهة إلى بغداد أو إلى بيروت أو أي مكان آخر يبعد كثيراً عن الكويت. وكان هذا الأمر له ما يعلله لأن الرمال كانت تحيط بالطريق من الجهتين، وليس هناك أي شكل من أشكال الحياة، ولا يُستثنى من ذلك إلا معسكرات شركة نفط

الكويت. وما زاد الأمر صعوبة أنني لم أجد من يدلني على اختيار أفضل المسارات الموجودة على الخريطة التي أصطحبها معي في هذه الرحلة. ومما زاد الأمر سوءاً أن المسافة من هناك إلى مدينة الرياض لم تكن أيضاً معروفة من قبل الجميع.

وفي البداية حاولت لدى سفارة المملكة العربية السعودية التي يجب عليَّ بطبيعة الحال أن أذهب إليها من أجل إطلاعهم على أوراقي الرسمية، وعلى مدار ساعة كاملة قضيتها دون جدوى متنقلاً من مكتب إلى آخر أثناء تدقيق جوازات سفرنا من قبل الموظفين والخبراء. وفي نهاية المطاف أخبروني بأنه يمكنني التحرك إلى المملكة العربية السعودية، بيد أن أحداً منهم لا يتذكر أنه مرَّ على هذا الطريق، ولم تكن لديهم بيانات بهذا الخصوص.

وعقب ذلك حاولت الحصول على بعض المعلومات من أحد الأفراد النمساويين يعمل مهندساً معمارياً لدى مؤسسة إنشاءات نمساوية بدأت مؤخراً عملها لإنشاء ميناء جديد في إمارة الكويت على بعد حوالي ستين ميلاً إلى الجنوب. ولقد عمل السيد هولزيل على مدار ثماني سنوات في الإمارة، وكان بمثابة مصدر متميز للمعلومات عن هذه المنطقة. فهذه الدولة الصغيرة تبلغ مساحتها (٥٠٠٠) ميل مربع ظهرت أهميتها فجأة

عقب انتهاء الحرب العالمية الأولى وظهور الحاجة الملحة لاستخراج الذهب الأسود بعد اكتشافه في المنطقة. ولا يزال السيد هولزيل يذكر عندما كانت الكويت محاطة بجدار طوله ستة وثلاثون قدماً، ولا يتسنى للأفراد الدخول عبر هذا الجدار إلى المدينة إلا في أوقات النهار. وكان الميدان الواقع أمام المسجد والمزدحم بالحافلات وسيارات الأجرة في الوقت الحالي سوقاً للعبيد وموقعاً لقوافل الجمال. كما يتذكر أيضاً تلك الأيام التي كان يجب على المرأة العربية والأوربية أن تستتر بالكامل عن طريق ارتداء عباءة سوداء أثناء سيرها بالشارع، وخلال سنوات الطفرة ارتفعت القصور وناطحات السحاب والمكاتب التجارية والشقق السكنية في قلب الصحراء وبسرعة فائقة كالفطر الذي ينمو في المساء.

ولقد شيَّد السيد هولزيل بنفسه العديد من البنايات مثل قصر شيخ الكويت ومبنى البرلمان ومحطات الكهرباء وذلك بمساعدة عدد من مهندسي الجيشين الألماني والنمساوي.

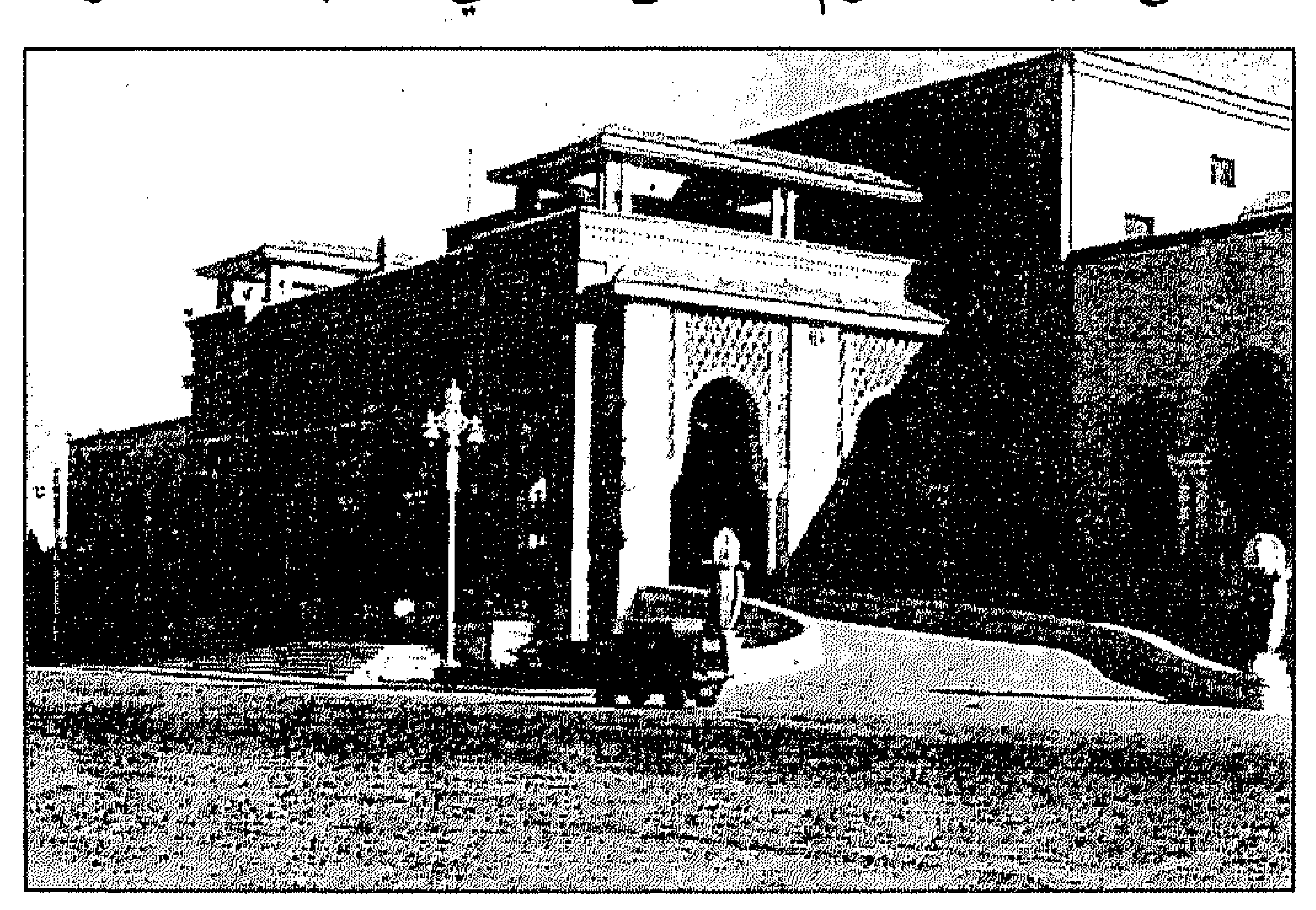
وعلى الرغم من معرفة السيد هولزيل بدروب السياسة والاقتصاد في إمارة الكويت، إلا أن مدى معرفته كان يقتصر على المدينة فحسب، حيث إنه لم يبتعد عن المدينة، ولا يمتلك أي معلومات عن الدول المجاورة. وكانت نصيحته لي أن أتجه

إلى شاطئ الخليج عن طريق المنطقة المحايدة، ومن ثم إلى حقول النفط في الظهران بالمملكة العربية السعودية، وهناك يمكن الحصول على المعلومات اللازمة. ولم تكن لنصيحته أي فائدة، لذلك عمدت إلى نصيحة مدير الفندق وذهبت إلى موقف السيارات لمعرفة بعض المعلومات بهذا الخصوص عن طريق سائقي سيارات النقل. وعلمت من هؤلاء أن الرحلة قد تستغرق يومين على أقل الأحوال، ولم يبد أحد منهم رغبته في القيام بهذه المهمة. وكان جُلّ اهتمامهم منصباً على سيارتي، وقد أزعجني كثرة أسئلتهم عنها (سعرها وقوتها وما إذا كان بإمكانها عبور المياه أم لا). وفي نهاية اللقاء، شعرت أنني خرجت خاوي اليدين ولم أستفد شيئاً، لكنني رأيت أماكن شيقة كثيرة خلال بحثي عن تلك المعلومات مثل رصيف السفن الذي كان لا يزال قيد الإنشاء في هذه المدة وقصر شيخ الكويت وكذلك السوق القديم الذي كان لا يزال يضم بعض الباعة الذين كانوا يجلسون لساعات طويلة تحت أشعة الشمس الحارقة خلف لفائف القماش والأحذية ومواد أخرى رخيصة الثمن. كما رأيت المصارف والفنادق الحديثة والملعب الرياضي والمرافق السكنية التي يقطنها العمال المحليون ويتمتعون بنفس مستوى الراحة والرفاهية الذي يعيشه فيه كبار الموظفين في أوربا. وورد

بخاطري أني ربما لن أجد في مدن الشرق مدينة أخرى كبيرة وغنية بهذا المستوى، فهي تتفوق على بيروت والقاهرة، ليس من حيث الحجم، ولكن من حيث التخطيط ومظاهر الغنى الواضح.

وعلى الرغم من النشاطات التجارية الكبيرة التي كانت تعج بها هذه المدينة إلا أنها كانت تفتقر إلى وسائل الترفيه وإلى روح المرح والسحر الموجودة في كل المدن الأوربية. فوسائل الترفيه كانت تقتصر على عدد من دور السينما ومباريات كرة القدم التي كانت تُقام في أيام الأحد، وكذلك بعض أنواع الرقص التقليدي التي يُعدُّ لها في الفنادق ويحضرها رجال الأعمال الأثرياء وبعض الأعيان. ومما يذكر أيضاً أن لباس الشيوخ كان مزخرفاً بألوان رائعة. ولقد علمت الكثير عن الجانب الاجتماعي للحياة في الكويت عن طريق الأميرة التي دُعيت لحضور العديد من الأنشطة الاجتماعية من قبل بعض الأصدقاء. وبعد مرور خمسة أيام اتجهنا إلى الجنوب سالكين طريقاً معبداً مزدوجاً ومحاطاً في بدايته بالمباني والورش والمستودعات الخاصة بالمقاولين ومعسكرات شركة نفط الكويت. وبعد الخروج من المدينة تبدأ الكثبان الرملية الصفراء تمتد على جانبي الطريق. وبعد حوالي أربعة أميال ينتهي الطريق

بمركز للشرطة يعد بمثابة الحد الفاصل بين نهاية إمارة الكويت وبداية المنطقة المحايدة. ومن هذه المنطقة يمتد الطريق إلى مسار رملي بحت يتجه إلى معسكرات شركة نفط الكويت ومباني ومرافق إحدى الشركات اليابانية. وكان بعض مهندسي هذه الشركة يقيم معي في فندق المعسكر، وباءت كل محاولاتي بالفشل من أجل الحصول على أي معلومات عن طبيعة عملهم. وعلى الرغم من الابتسامات الكبيرة التي كانت تملأ وجوههم، فقد كانوا أكثر تحفظاً من أقرانهم في الشرق الأقصى. ولربما كان الدافع وراء ذلك شعورهم بأنني جاسوس أحاول الكشف عن أسرارهم الصناعية. لكنهم في المقابل لم يترددوا في توجيه آلاف الأسئلة عن طبيعة ما أقوم به وعن سيارتي الجيب (هفلنجر).



سيارة هفلنجر واقفة خارج القصر الملكي بالرياض

وبالنظر إلى حجم المعسكر يمكن تقدير عدد سكانه بعدة مئات من اليابانيين في المنطقة، لكننا لم نتمكن من التحقق من هذا الرقم. وفي إحدى المرات وجدنا أنفسنا أمام بوابة، وكان هناك حوالي ثلاثين إلى أربعين يابانياً خلف هذه البوابة. واتضح أننا كنا نسير في الطريق الخطأ، وعدنا أدراجنا إلى المسار الصحيح على بعد ميل إلى الخلف. وعندما وصلنا إلى تلك النقطة وجدنا أن السبب الذي جعلنا نضل طريقنا كان وجود عدد كبير من البروزات والأخاديد، وقد حدث لنا ذلك من قبل في جنوب العراق. بيد أننا في هذه المرة لم نكن قلقين كما كنا في المرة السابقة نظراً لوجود سد بارز في الجهة الشمالية تابع لمشروع الطريق السريع، وكان كل ما علينا القيام به هو متابعة ذلك السد أثناء السير. وخلال السير غاصت السيارة في الرمال، لكن بفضل خاصية الدفع الرباعي في السيارة استطعنا التغلب على هذا العارض. وبعد مرور ساعتين من السير كانت الشمس لا تزال عالية في السماء. وصلنا إلى تجمع مكون من عدة مبانٍ معدنية، وكانت هناك لافتة خشبية مكتوب عليها أننا وصلنا إلى قرية السفانية التابعة للمملكة للعربية السعودية وكان ذلك في حوالي الساعة الخامسة إلا الربع. وعند وصولنا كنا نرغب في أن تتم الإجراءات الجمركية في ذلك الوقت حتى يتسنى لنا مواصلة

رحلتنا في صباح اليوم التالي، لكن ليس كل ما يتمنى المرء يدركه.

وكنت قد نسيت أننا لا نزال في شهر رمضان. وعلى الرغم من أنه كان يفصلنا عن غياب الشمس ساعة كاملة إلا أن جميع الأفراد كانوا قد انصرفوا استعداداً للصلاة، وبُلغنا بأن علينا أن ننتظر حتى التاسعة من صباح اليوم التالي. ولم تفلح ابتسامات الأميرة وكلماتها المعسولة في ثني هؤلاء عن قرارهم تأخير إنهاء إجراءات دخولنا حتى اليوم التالي.

وكان هناك ضوء كافٍ لتثبيت خيمتنا الهوائية، الإيطالية الصنع على ظهر السيارة للمرة الأولى. ولم يكن في هذه القرية مطعم أو فندق للنزول فيه، وكان المكان الوحيد المعد للمسافرين مبنى شبه معدني فيه تُقدم القهوة والكوكا كولا فقط، وكان هذا المبنى في وضع رديء للغاية جعلنا نستبعد النوم فيه. ومن أجل تجنب نظرات الجنود اقترحت الأميرة أن نبتعد عن المبنى المذكور، واستقر بنا المطاف على بعد ربع ميل في الصحراء. وقبل الخلود للنوم هبت عاصفة قوية كادت تقضي علينا. وفي هذه الأثناء حضر إلينا اثنان من موظفي الجمارك وأصرا على أن نظل على مقربة من القرية، واعترضت الأميرة في البداية، لكنها وافقت بعد جدل طويل شريطة أن أقود

السيارة مع الاحتفاظ بالخيمة على ظهرها دون إنزالها ، وأن تظل الأميرة داخل الخيمة بعيدة عن العيون المتطفلة. وظننا في البداية أن الهدف من وجودنا بالقرب من القرية هو تأمين الحماية لنا ، لكن سرعان ما اكتشفنا أن السبب لم يكن كذلك ، حيث ظن هؤلاء أننا جواسيس ، وكُلِّف اثنان من الحراس بمراقبتنا ومراقبة سيارتنا كذلك.

وجاء صباح اليوم التالي بالمزيد من التعب والقلق. فعلى الرغم من مدة الانتظار التي امتدت لأربعة أشهر في فيينا من أجل الحصول على تأشيرات الدخول ، بدا أن تلك المدة لم تكن كافية ، وقيل لي : إن الأوراق غير مكتملة وإن الورقة الأهم مفقودة ، وكان عليّ أن أحصل على هذه الورقة من الكويت لكنني لم أفعل. وطُلب مني العودة ثانية للحصول على الورقة المذكورة. وهذا الأمر لا يعني العودة مسافة خمس مئة ميل فحسب ، بل يعني ضياع يومين أو ثلاثة من زمن الرحلة ، ودعمتني الأميرة في رفض هذا الأمر. وقلت للموظفين : إن كمية الوقود لا تكفينا للذهاب والعودة ، وكذلك فإن وزارة الإعلام في العاصمة السعودية بانتظارنا. ومرت ساعة كاملة من الجدل والنقاش تخللها دخول الموظفين ذوي الثياب الرمادية إلى مكاتبهم وخروجهم منها عدة مرات دون جدوى. عقب ذلك

توصل أحد رجال الشرطة (أظن أنه كان ضابطاً لأنه كان يحمل شريطين أسودين مذهبين مثبتين على غطاء رأسه) إلى حل مفاده أن أدفع مبلغ مئة وسبعة وعشرين ريالاً عن كل فرد (وهو ما يعادل أحد عشر جنيهاً إسترلينياً) وهو بمثابة غرامة عن الورقة المفقودة. وعلى الرغم من علمي بأن "رسوم الدخول" هذه غير قانونية ، وأن السائحين القادمين جواً ليس عليهم دفع مثل هذه الرسوم ، فقد دفعت المبلغ المطلوب مقابل ورقة مكتوبة بالعربية لم أعرف محتواها.

وعندما وصلنا إلى المبنى في صباح هذا اليوم كانت الساعة الكائنة على مكتب مدير الجمارك تشير إلى الرابعة وهي توازي الساعة العاشرة بالتوقيت الأوربي كما أُبلغنا بذلك. وكان هذا اليوم هو الحادي عشر من يناير ، وحسب التقويم العربي (التقويم الرسمي للدولة) يوافق هذا الخامس عشر من شهر رمضان. ومن أجل التغلب على الصعوبات المتعلقة بنوعية التوقيت كنت أحاول الإشارة إلى أيام الأسبوع فقط. وكان من الصعب تجنب الأخطاء الناجمة عن عدم تحديد نوعية التوقيت المقصود من قبل الأفراد. وكان بعض الموظفين السعوديين لتفادي هذا الإرباك يضعون ساعتين أو ثلاثاً على مكاتبهم لبيان الفروق في التوقيتات المختلفة مثل وسط أوربا والدول العربية

وتوقيت غرينتش. ومما زاد الأمر تعقيداً أن التوقيت العربي يختلف من مكان إلى آخر؛ فالشرق يختلف عن الغرب والجنوب يختلف عن الشمال ... إلخ.

وعقب الاستماع إلى الملحوظات الاعتيادية، بدأت في رصد الحقائب والأمتعة الموجودة بحوزتنا من أجل فحصها وتسجيلها، وحدث ارتباك في المكان بوصول سيارتين حيث أسرع الموظفون وأفراد الشرطة للمشاركة في مشهد مثير من نوعه، وضعت أكوام الأكياس والحقائب والأمتعة ذات الأحجام المختلفة على الأرض، أعقبه فتح كل واحدة منها والتحقق منها. وكانت عملية الفحص مصحوبة بوابل من التعليقات على الأسعار وجودة المنتجات، كما فُكّت لفائف الحرير والمواد الغذائية والنقد والتبخيس لنوعية الملابس وفُتحت أجهزة الراديو. وكانت هناك ضوضاء وأصوات مرتفعة نظراً لأن كل شخص في المكان كان لديه ما يقوله بهذا الشأن. وكانت أصوات التجار الاحتجاجية هي الأعلى من بين الحضور لأنهم هم من سيدفعون.

ولقد كنا نراقب المشهد بترقب، متسائلين عن ما إذا كان هذا المشهد سيتكرر معنا، ولقد حدث ما كنا نخشاه. جُلبت جميع أمتعتنا من السيارة ونُثرت جميعاً بما فيها الأجهزة

الفوتوغرافية والتسجيلات وقطع غيار السيارة والملابس المعلقة في الجانب الخلفي من السيارة في خزانة معدنية خاصة بها ومعلبات اللحوم والأطعمة الأخرى، وفُتحت الخيمة المخصصة للنوم ثم أُخذت جميع الأوراق والوثائق للفحص والتحقق. وبمجرد نثر الأمتعة كان هناك صوت نداء مرتفع، على إثره أسرع جميع الأشخاص، وكانت الساعة الموجودة على مكتب الموظف المسؤول تشير إلى الخامسة والنصف. وفي وقت الظهيرة قُدِّم الشاي لنا فقط، وليس للعرب بالطبع لأنهم صائمون. ولقد علمنا أنه من الحكمة عدم تناول الطعام أو الشراب أو التدخين خلال النهار، لكن ولأن مدير الجمارك حثنا على تناول الطعام، قررنا تناول إحدى المعلبات الموجودة بحوزتنا. وبعد مغادرة جميع الأفراد للغرفة طلب مني مدير الجمرك أن أعطيه أحدها متعذراً بأنها دواء وصفه له الطبيب، لكن هذا الدواء غير متوافر محلياً.

وعقب تقديم أحد المعلبات للمدير علمنا أنه ليس المسؤول الأعلى وأنه الموظف الثاني في المرتبة، لذلك لم يتمكن من مساعدتنا أو حماية أمتعتنا من تلك الإجراءات المعقدة. وبناءً على الأسئلة التي طُرحت علينا اعتقدنا أن جل اهتمامهم كان البحث عن المشروبات الكحولية ومطبوعات الدعاية، كما أن

حقيبة التجميل الخاصة بالأميرة وقطع غيار السيارة دعمت ما كان لديهم من شكوك بهذا الخصوص. ولم تكتمل إجراءات الفحص والاختبار بتدقيق الأمتعة، بل كانت هناك إجراءات التخليص الجمركي للسيارة، لكن كان من الممكن تفادي إجراءات التخليص الجمركي للسياح عن طريق دفع رسم مقداره(٢٣٦) ريالاً ضماناً يُسترد عند مغادرة السائح للدولة.

وفي تمام الساعة الثالثة كنا لا نزال موجودين في المنطقة. وفي نهاية المطاف وعقب إتمام إجراءات الفحص لم يُسمح لنا بالدخول حيث أصر مسؤول الجمارك أننا سنضل الطريق في حال ذهابنا بمفردنا نظراً لوعورة الطريق الرملي الذي يفتقر لجميع الخدمات حيث لا توجد أية نقاط أو محطات للخدمة على طول الطريق. وحاولت عبثاً إقناعه بأننا قمنا بالعديد من الأسفار الأكثر صعوبة تكللت جميعها بالنجاح. واضطررنا للانتظار حتى تأتي مركبة أخرى تسير بصحبتنا في نفس الاتجاه. وكان الظن الغالب أن أياً من المركبات لن تأتي في هذا اليوم، ولكن سرعان ما وصلت مركبة، وسُمح لنا أخيراً بدخول المملكة العربية السعودية.

استغرقت إجراءات دخولنا لهذا البلد أكثر من أربع وعشرين ساعة، وهي المدة الأكثر التي قضيتها على حدود بلد

ما من أجل الدخول على مدار ثلاثين عاماً خلت اجتزت خلالها آلاف الحدود بين الأقطار، ولم يتطلب دخولي لأيٍّ منها وقتاً طويلاً كهذا.

وعلى الرغم من أن المسار الذي سلكناه لم يكن سيئاً فقد آثرنا أن تكون سرعة السيارة اعتيادية. وحدث أن سقطت إحدى الحقائب من على ظهر السيارة لأنها لم تكن مربوطة بإحكام، فأعدت ترتيبها. ثم دخلنا في نوع من السباق مع سائق المركبة المصاحبة لنا حيث اقترب منا بسيارته أكثر فأكثر فتركنا له المجال لينطلق أمامنا. ثم وصلنا إلى جزء ممهد من الطريق، ثم ما لبث أن تبدل الأمر فواجهنا صعوبات. وبعد بضعة أميال وصلنا إلى أول معسكر لشركة أرامكو (شركة الزيت العربية الأمريكية) التي كانت تستحوذ على مجمل هذه المنطقة بموظفيها السبعة عشر ألفاً من الجنسيات الأمريكية والأوربية والسعودية. وكانت منطقة السفانية في هذه الآونة تضم أهم حقول النفط، وفيها يُنتج النفط من تحت مياه البحر عن طريق العبارات العائمة، وفي كل عام كان يتم القيام بمزيد من الحفريات لزيادة الإنتاج.

وكنت أرغب في قضاء تلك الليلة هناك حتى يتسنى لي زيارة هذا الحقل النفطي في نهار اليوم التالي، لكن حارس

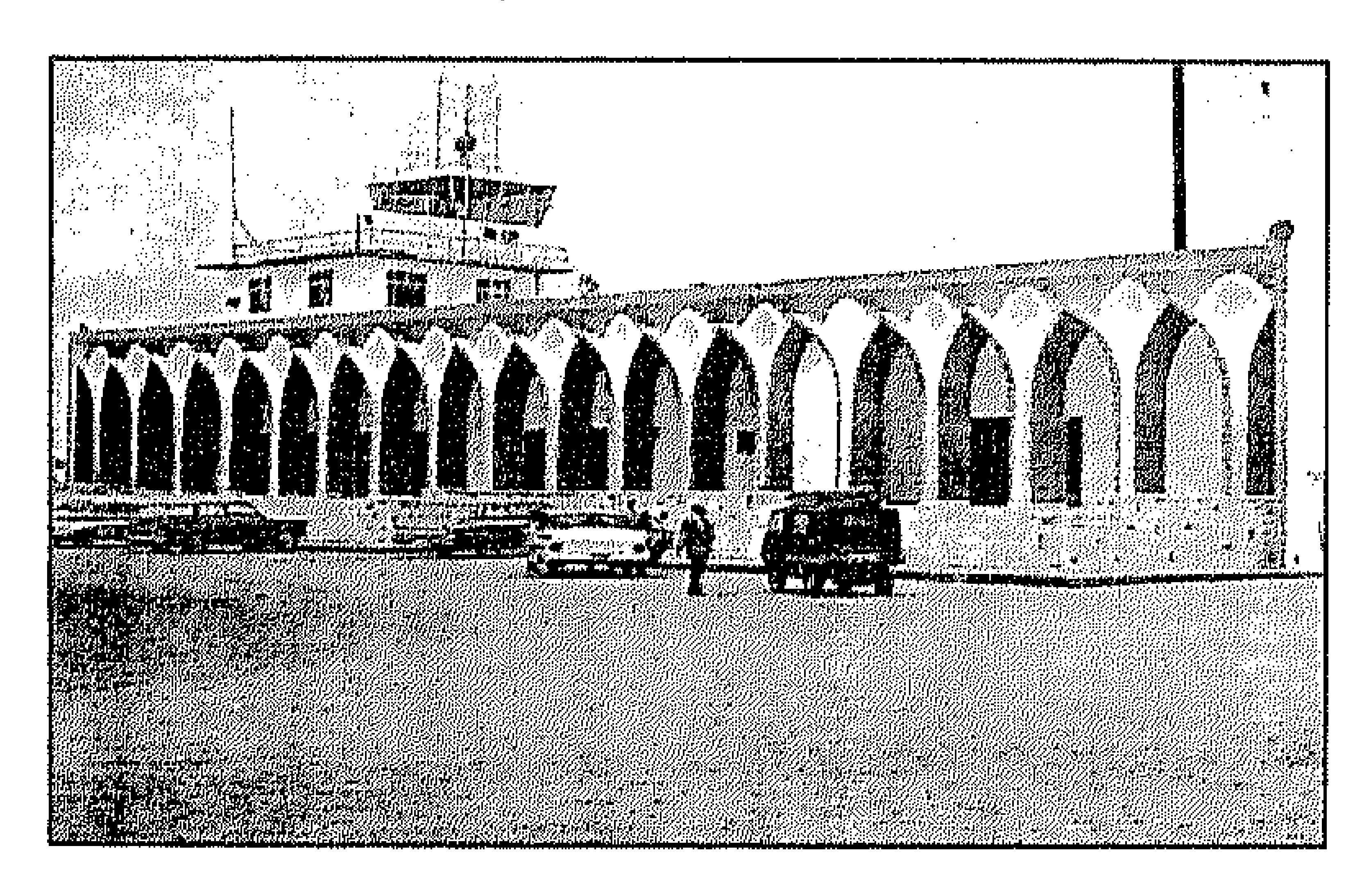
البوابة عندما علم بأننا غرباء طلب منا أن نتجه إلى المعسكر التالي (الناصرية) على بعد عشرين ميلاً من هذا الموقع. ولقد كانت فرصة رائعة للزائر أن يتمتع بالتأمل في تلك اللوحة الفنية حيث ينعكس الضوء الصادر من مئات الآلاف من الأضواء على سطح الخليج.

وعلى الرغم من أن معسكر الناصرية كان أحد أصغر المعسكرات التسع التابعة لشركة أرامكو في جنوب الجزيرة العربية، فقد كانت أنموذجاً فيما يتعلق بدواعي الراحة والرفاهية، وكان هناك أكثر من أربعين أمريكياً يعيشون في هذا المكان. ومن المفاجآت المذهلة المتعلقة بنوعيات الطعام أن المطعم كان يضم الآيس كريم وإستيك فيينا والشوب (نوع من فطائر اللحم) مع الفاصوليا وبوتاروس فيرجينيا، وكانت تلك الأصناف تفوق في جودتها ونظافتها نظيراتها في نيويورك. وعندما طلبنا مكاناً للراحة اصطَحَبَنا مساعد المحاسب وكان سعودي الجنسية إلى غرفته المكيفة حيث استمتعنا فيها بنوم هانئ.

ولقد كان الحظ حليفنا في تلك الليلة حيث انخفضت درجة الحرارة إلى خمس عشرة درجة.

وفي اليوم التالي وصلنا إلى واحة أخرى تتميز بكل وسائل الراحة، وفيها يقع المركز الرئيس لشركة أرامكو. إنها مدينة

الظهران. وعند وصولنا إلى هناك بعد السير لمسافة مئة وثمانين ميلاً لم نكن نعاني من التعب والإرهاق بنفس الدرجة عندما وصلنا إلى الناصرية. وكان وصولنا إلى الظهران في منتصف نهار الخميس، متأخرين عن الموعد الذي تقدم خلاله الشركة بعض الامتيازات للسياح. وكان مسؤول العلاقات العامة قد توجه إلى منتجعه على شاطئ البحر، وكذلك الحال فيما يخص الموظفين السعوديين والأمريكيين. ولم يكن لدى الموظف السعودي الذي استقبلنا أي صلاحية للسماح لنا بدخول الاستراحة. ولكننا استطعنا الحصول على غرفتين في فندق المطار مقابل ست جنيهات إسترلينية للغرفة، وكانت هاتان الغرفتان تطلان على مسجد المطار الذي كان بمثابة تحفة معمارية مع مباني المطار الأخرى، وقد صمّمه مهندس معماري مصري، وكان يُنظر إليه على أنه أحدث عمل معماري متطور في قارة آسيا.



مبنى مطار الظهران الحديث

وكان لدى شركة أرامكو متحف في مدينة الظهران. ومن أجل مساعدتنا في زيارة بعض الأماكن التاريخية في المدينة، استأذن السيد مينون مدير المتحف من عمله لمدة ساعتين للقيام بهذه المهمة. وتعد مدينة الظهران عصب إنتاج النفط في المملكة العربية السعودية منذ البداية، ولا يزال إنتاجها من النفط يناهز التسعين مليون طن سنوياً، وهي بذلك تأتي في المرتبة الثانية بين حقول النفط الكبرى في الشرق الأوسط بعد الكويت التي يزيد إنتاجها قليلاً عنها، بيد أنها أكثر بكثير من مثيلاتها في إيران والعراق والبحرين وشواطئ مسقط والمنطقة المحايدة. وفي متحف الظهران كانت هناك خرائط ومخططات عن هذا الحقل النفطي. وفيما بين منطقة بقيق في المملكة العربية السعودية وصيدا في لبنان كان يمتد أكبر أنبوب نفطي في آسيا ورابع أطول أنبوب نفطي في العالم، ويتبع هذا الأنبوب شركة خط الأنابيب عبر البلاد العربية، وتبلغ كتلة هذا الأنبوب حوالي مئتين وخمسة وستين طناً من الحديد، ويُضخ من خلاله خمسة وستون طناً من النفط الخام يومياً. وفي تشييد هذا الأنبوب استُثمر مبلغ مئتي مليون دولار حتى اكتماله في عام ١٩٥٠م، بيد أن هذا المبلغ قد استُرد عدة مرات نظراً لرخص تكلفة النقل بهذه الوسيلة. وكانت قيمة النفط الخام الذي يضخ عبر هذا

الأنبوب لا تمثل إلا جزءًا يسيراً مما يُصدَّر عبر ميناء رأس تنورة إلى جميع أنحاء العالم عن طريق ناقلات ضخمة. وعن طريق محطة تكرير في بقيق كان يُباع الزيت ويُوزع منه إلى جميع أنحاء المملكة العربية السعودية، كما كان هناك أنبوب لنقله إلى دولة البحرين.

ونظراً لضيق الوقت لم نتمكن من الذهاب إلى ميناء رأس تنورة حيث انفجر إطار سيارة الموظف السعودي المرافق لنا (السيارة كانت من نوع بلايموث)، ولم يكن من الممكن أن تنجز سيارتنا الرحلة في غضون الوقت المتاح لنا. وخلال وجودنا بالظهران تمكنا من زيارة الأبراج التاريخية والمعالم الموجودة على أحد التلال في جنوب المدينة. ولقد بدأ إنتاج أول بئر للنفط في المملكة العربية السعودية في العام ١٩٣٦م. وفي العام ١٩٣٧م[١] هبطت أول طائرة في الموقع، بعدها بعام زار الملك عبدالعزيز بن عبدالرحمن آل سعود المنطقة للمرة الأولى[٢]. ومن يومها أصبحت هذه المنطقة بمساحتها التي تناهز

---

(١) الصحيح أن تاريخ أول بئر منتجة للزيت كان في عام ١٣٥٧هـ الموافق ١٩٣٨م. (المعلق).

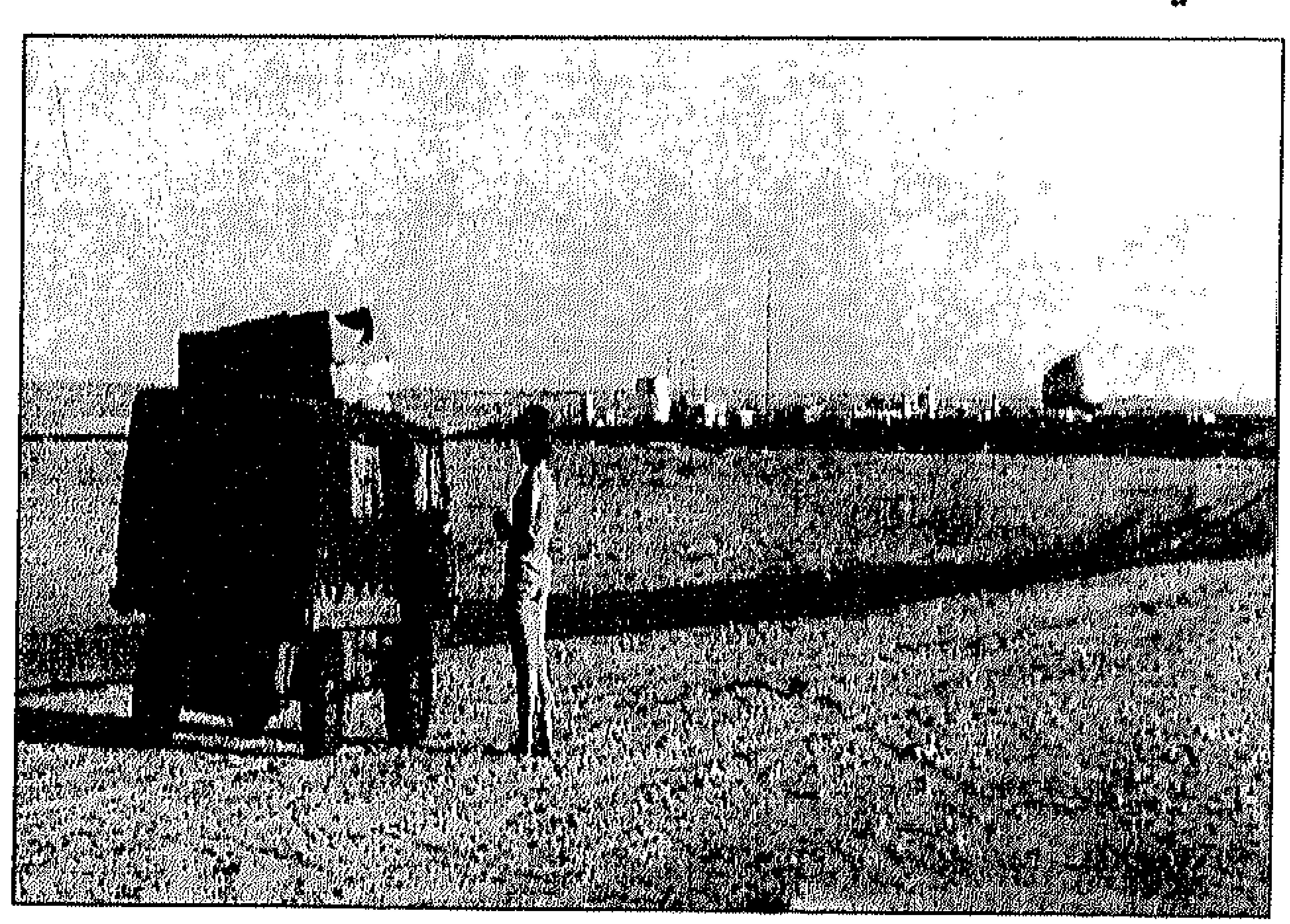
(٢) زيارة الملك عبدالعزيز الأولى لمواقع شركة أرامكو كانت في ٨ ربيع الأول ١٣٥٨هـ الموافق ٢٨ أبريل ١٩٣٩م. (المعلق).

تسعين ميلاً مربعاً أهم بقعة من بين مليوني ميل هي مجمل مساحة المملكة العربية السعودية. وكان إنتاج المملكة في العام الأول بضعة آلاف من أطنان النفط، وتضاعفت الكمية في السنة التالية، ثم بدأت تزداد تدريجياً عاماً بعد عام حتى بلغت حوالي عشرة إلى خمسة وعشرين مليون طن سنوياً في الوقت الحالي.

ولقد ساهمت أعمال الحفر الجديدة التي تكلل خمسة وعشرون بالمئة منها بالنجاح في زيادة الإنتاج، كما كان للطرق الحديثة المستخدمة في الإنتاج أثر مهم في تطوير الإنتاج. ومن الطرق الحديثة المستخدمة في هذا المجال الاختبارات الصوتية للتربة والحقن الآلي للأرض، وتركيب المضخات مع عدم الحاجة للمعدات الكهربائية. وخلال هذه العملية وعن طريق الحقن يُضخ مزيج من الزيت والماء بقوة إلى داخل الأرض، وهذا يضغط على الزيت الخام الذي يتوجه للأعلى لمسافة ألفي قدم ليصب في حفرة من خلالها يُجمع في أنبوب يتجه إلى منطقة بقيق التي يصل إليها أيضاً حوالي عشرين ألف طن من الزيت الخام يومياً عن طريق قطارات مخصصة لذلك، وهناك تُضخ تلك الكميات فوراً أو تُخزن في صهاريج عملاقة.

وكانت معرفتي بطريقة الحقن المذكورة عن طريق

إجابة عن سؤال كان يدور بخاطري يتعلق بندرة وجود الأبراج الضخمة في حقول نفط السعودية مقارنة بوجودها الكثيف في حقول النفط في أوربا وأندونيسيا. كما علِمنا أن البحيرات الضحلة التي رأيناها في الصحراء في طريق وصولنا قد تكونت من خليط الماء والزيت الذي يرشح إلى السطح نتيجة لتلك العمليات.



منشأة بترولية تابعة لشركة أرامكو
في الصحراء السعودية قرب مدينة الظهران

و في نهاية هذه الرحلة حصلت على عدد وافر من المعلومات. وعند عودتي إلى الفندق وجدت شخصاً في انتظارنا ، وكان هذا الزائر هو رجل نمساوي يعمل مديراً لمكتب لوفتهانزا ويقيم في فندق المطار، وكانت له علاقة متميزة بطواقم

الملاحة في المطار. وفي هذه الليلة قُدِّمت لنا عصائر البرتقال ذات المذاق الرائع. وكان هذا الرجل يعمل في مدينة الظهران منذ عامين، بيد أنه ومنذ عدة أشهر فقط كان عليه أن يتخلى مجبراً عن الفتيات الست اللائي كن يعملن في مكتبه، لأن القانون السعودي يحظر توظيف النساء في المكاتب والمصانع، وبالفعل فقد رضخ للقانون واستبدل بموظفاته شباباً سعوديين.

وفي صباح هذا اليوم وعقب عودتنا من زيارة أبراج النفط زرت المدارس والمستشفيات والمباني السكنية التي يقطن فيها حوالي ثمان مئة عائلة، وكانت شركة أرامكو قد شيدتها قبل عام بتكلفة مقدارها عشرة ملايين دولار، وكذلك زرنا مركز المدينة وروضة الأطفال، وأخيراً وليس آخراً كلية أرامكو للأبحاث النفطية التي كانت مغلقة لكوننا في إجازة. ثم توجهنا إلى المعسكر الأمريكي الذي يتميز بمبانيه ذات الطابق الواحد المحاطة بالحدائق والخضرة اليانعة، ثم توجهنا إلى المطعم لتناول الغذاء.

وبعد القيام بكل بتلك النشاطات لم نعد نفكر في الوصول إلى مدينة الرياض في تلك الليلة، لكن الأميرة أصرت على المحاولة والاستفادة من ميزة الطقس البارد. وفي منتصف الطريق كانت هناك محطة ظننا أنها تحتوي على استراحة توفر أماكن

للنوم ومرافق للاستحمام، لكن خاب ظننا. وبعد مرور خمس ساعات من القيادة المستمرة بمعدل أربعين ميلاً في الساعة لم تتوقف السيارة إلا مرتين لالتقاط بعض الصور، وكان وقت الغروب عندما وصلنا إلى المحطة الهدف حسب مخططنا الزمني والمكاني، ولم نجد فيها إلا الشاي والبيض في مطعم صغير رديء مجاور لمحطة وقود، لذلك أعددنا السيارة والخيمة من أجل الخلود إلى النوم. وخلال هذه الليلة بذلت جهداً كبيراً لتأمين أكبر قدر من الدفء لنا لمواجهة الطقس البارد، حيث شغلت البطانية الكهربائية الموجودة بحوزتنا على بطارية السيارة لتأمين الدفء اللازم للأميرة. أما ما يتعلق بي فكان الاعتماد على مدفئة السيارة التي كانت تعمل بشكل مستقل عن المحرك. ولم أكن أدري أن جزءًا من الطاقة الكهربائية قد استُهلك بالفعل بسبب تشغيل المدفئة. وعند الرابعة صباحاً استيقظت على طَرَقَات قوية على سطح السيارة، حيث كادت الأميرة أن تتجمد بسبب توقف البطانية الكهربائية عن العمل. واشتاطت غضباً ظناً منها أنني أوقفت تشغيلها. ولم يكن من الممكن عقب ذلك إعادة تشغيل السيارة لأن الطاقة الكهربائية للبطارية قد نفدت، وكان علينا أن ننتظر حتى الصباح حتى يأتي من يدفع السيارة. ولم أتمكن من الدفاع عن نفسي أمامها،

وتعكرت الحالة المزاجية لكلينا ووصلت إلى درجة التجمد، ولم تَصْفُ الأجواء إلا بعد طلوع الشمس التي أدفأت المكان.

وكان هناك سبب آخر وراء غضب الأميرة، حيث علمنا على الحدود أن المرأة في المملكة العربية السعودية غير مسموح لها بقيادة السيارة. وكنا في الصحراء الشاسعة نتحايل على هذا القانون حيث إنه لم يكن من الممكن عندما تكون سرعة السيارة مئة ميل في الساعة أن يلحظ أحد جنس من يجلس خلف عجلة القيادة، أما الآن فنحن على مقربة من العمران، وظلت غير مرتاحة من هذا الأمر، حتى إن سلوك العامل في محطة خدمة السيارات زاد من حدة هذا الشعور لديها وجعلها تستشيط غضباً عندما أهمل تنظيف الزجاج الأمامي على النحو المطلوب.

وازداد الأمر سوءًا في اليوم التالي وزادت جرعة الملل والرتابة، حيث أحاطت بنا الرمال الصفراء من كل جانب، وكان عدد المركبات على الطريق قليلاً، يفصل بينها مسافات بعيدة، ولم نقابل في طريقنا إلا عدداً قليلاً من السيارات وبعض الباصات وسيارات النقل الكبيرة والصغيرة. ولم يكن هناك شيء يلفت الانتباه من مناظر ومعالم على طول الطريق، إلا العلامات الخشبية التي تشير إلى عدد الأميال. وخلال تلك

الساعات تعلمنا الأرقام العربية بعد أن تكرر ورودها أمامنا على اللوحات الخشبية.

وفي النهاية وصلنا إلى عاصمة المملكة العربية السعودية. وعندما توقفنا في فندق قصر صحارى في مطار الرياض وجدنا أن هناك غرفتين شاغرتين. وأخبرت موظف الاستقبال أن إقامتنا في الفندق ستستمر لمدة ثلاثة أيام أو أربعة، ولم أكن أدري أنها ستستمر لمدة ثلاثة أسابيع، وكلمة "بكرة" تعني أن العمل سيُنجز غداً أو ربما في الشهر القادم أو حتى السنة القادمة. وفي هذا الوقت كان الأسبوع السادس قد اكتمل منذ مغادرتنا لمدينة فيينا قطعنا خلالها أحد عشر وسبع مئة وستة وثمانين كيلو متراً كما أشار عداد السيارة.

مقابلة الملك فيصل

إن مقابلة كبار الشخصيات في العالم كالملوك والسلاطين والرؤساء لم تكن بالأمر اليسير لي. ففي إحدى المرات كان عليَّ أن أنتظر ثلاثة أسابيع لمقابلة الإمبراطور هيلي سيلاسي إمبراطور إثيوبيا. وليس هذا فحسب، بل إنه خلال هذه المدة لم يكن مسموحاً لي أن أغادر أسوار أديس أبابا. وكان يُعتقد أن التشرف بمقابلة جلالته قد يتأثر إذا ما طالت مدة الانتظار واستكمال المراسم الملكية المعهودة التي أخذت مني ثلاثة أسابيع في ترقب تام على مدار الساعة حتى تأتي المكالمة التي تخبرني بأن الوقت قد حان. وعندما حان الوقت كنت في الفندق. وبعد خمس عشرة دقيقة جاءت سيارة لتقلني إلى القصر. وكان لديَّ الوقت الكافي لأتذكر الإجراءات التي يجب اتباعها في هذا المقام وعدد الخطوات والانحناءات التي يجب القيام بها[1]. بيد أن هذا الأمر لم يكن صعباً مع الملك حسين ملك الأردن حيث كنت أصطحبه في سيارته المرسيدس (٣٠٠ إس إل) لنطوف في مطاره الخاص في عمان بسرعة قد تصل إلى مئة ميل في الساعة

(١) لم يكن هذا الأسلوب مطلوباً منه لأن الملك فيصل وقادة المملكة العربية السعودية لا يقبلون بهذه الانحناءات والخطوات المحسوبة وغير ذلك من التقاليد المرتبطة بها. (المعلق).

كما حدث في أحد المرات التي كان يستعد خلالها لسباق ما.

وحدث أن تقدمت بطلب لمقابلة الرئيس مويسي تي شومبي، وكان وقتها حاكم ولاية كاتنجا الانفصالية في الكونجو. وعندما وصلت إلى هناك كان رؤساء القبائل يشغلون جميع غرف فندق إليزبيث، ولم يكن أي من رؤساء القبائل هؤلاء تربطه علاقة جيدة بالآخر. وكان علينا في ظل هذه الظروف أن نقيم في الجناح الخاص بالرئيس ونتصرف على أساس أننا نعمل في حضانة بعض أطفاله التسعة.

وكان من المعلوم أن الملك سعود الذي خلفه الملك فيصل لا يحب لقاء الصحفيين[1]، ولما غلب على ظني أن الملك فيصل قد يأخذ نفس المنحى تجاه الصحفيين لم أتقدم بطلب لمقابلة الملك عند طلب تأشيرة الدخول للسعودية. لكن الغريب أنني لما اتصلت بمكتب وزارة الإعلام للمرة الأولى عند وصولي للرياض طلباً للمقابلة أخبرني السيد فؤاد علكاوي المدير المسؤول عن الصحافة والإعلان أن المقابلة قد تتم في الأسبوع المقبل إذا وصل جلالته مبكراً من رحلته إلى داشيدا.

---

(١) هذا غير صحيح فلقد كان الملك سعود بن عبدالعزيز يهتم بمقابلة الصحفيين وسُجلت العديد من المقابلات الصحفية معه ونشر عنها في عدد من الصحف العالمية. (المعلق).

ومن جملة ما قاله السيد فؤاد أن جلالته كثيراً ما يقابل الصحفيين الأجانب. وقد التقى قبل بضعة أسابيع صحفياً من بلادي، وكتب هذا الصحفي عن هذه المقابلة في جريدته اليومية وأرسل نسخة من هذه المقالة، لكنها كانت باللغة الألمانية، وتمنى لو أنني أترجمها له في وقت لاحق.



الملك فيصل ملك المملكة العربية السعودية يتحدث إلى الأميرة أوديسكالشي داخل قصره

وعلمت أيضاً أن الملك فيصل يفتح أبواب قصره يومياً عندما يكون موجوداً بمدينة الرياض لتلقّي شكاوى المواطنين ومقابلة شيوخ القبائل البدوية، وهذا جعل الوزراء وكبار

موظفي الدولة يحذون حذوه ويتسابقون في مقابلة الجمهور لتقديم النصح والمشورة وإيجاد حلول لمشكلاتهم. وعلى الرغم من كوننا في شهر رمضان إلا أن مدير إدارة الإعلام كان يأتي من مكتبه بمعدل مرتين يومياً من أجل حضور تلك المقابلات التي كانت تُعقد في غرفة طويلة فيها عدد كبير من الكراسي مصفوفة على الجانبين مع مكتب للمدير في نهايتها. وعندما طلبت الحديث كان حول السيد فؤاد مجموعة من الرجال غالبيتهم يلبسون الزي السعودي ويتناولون الشاي أثناء حوارهم معه. وعقب تعريفه بنفسي طُلب مني أن أجلس على مقعد بجواره. وعندما بدأنا الحوار أبدى الرجل اعتذاره عن تأخر وصول خطابه إلى فيينا، وأخبرني بأننا ضيوف على جلالة الملك وعلى الوزارة. وقال إنه سيبذل قصارى جهده من أجل تلبية جميع متطلباتنا أثناء إقامتنا بالرياض، وأن هناك سيارة ومرشداً خُصِّصا لمساعدتنا. وعقب ذلك بدأ في توجيه بعض الإرشادات التي تتعلق بالأميرة، ومنها على سبيل المثال أنه يجب عليها أن لا تسير في الشارع بدون مرافق، ويجب أن لا تقود السيارة. وفي هذه الأثناء، وبينما كان يسدي إرشاداته سأل عن الأميرة، فقلت له إنها بالفندق، فأعطى أوامره بأن يتحرك السائق لإحضارها من الفندق إلى مقر الوزارة. وبعد مرور

عشرين دقيقة عاد السائق بمفرده قائلاً إن الأميرة طلبت إعفاءها نظراً لوجودها لدى مصفف الشعر.

وهذا الأمر لم يرق للمدير، وازداد الأمر سوءًا عندما تأخر أحد الموظفين المقرر مقابلته عقب ذلك متعذرًا بشهر رمضان، وهذا تسبب في تأخر بث البرنامج التليفزيوني في هذا اليوم لمدة نصف ساعة. والمدرك لأهمية التلفاز للعامة في المملكة العربية السعودية، سيتفهم أن هذا الأمر كان يعد بمثابة أمر خطير للغاية. ومما زاد الأمر سوءًا أن المدير لم يكن لديه بديل للشخص الذي تأخر عن عمله، وكانت خدمة البث في تلفزيون المملكة العربية السعودية قد بدأت قبل ثلاثة أشهر فقط. وهنا تجدر الإشارة إلى أن هذا الموظف كان بمثابة الطفل المدلل للوزارة ولكل من يقتني جهاز تلفاز من السعوديين، وهم ليسوا بقليل، حيث كانت الحكومة تنفق الملايين يومياً، وكانت الرواتب هي الأفضل في قارة آسيا آنذاك. وقد تسبب التلفاز في حدوث ضجة هائلة لم يسبق أن حدث مثلها إلا عند وصول أول سيارة للمملكة. ولم يستطع التجار تلبية عدد الطلبيات الضخمة بهذا الخصوص.

وكان هناك سبب شخصي يجعل المدير فخوراً بالتلفزيون السعودي حيث إن ابنته الكبرى كانت ممن ينشدون في برنامج

الأطفال الذي كان يبث على الهواء يومياً في تمام الساعة التاسعة والنصف، وفي بلاد الشرق عادة ما يذهب الأطفال للفِراش في أوقات متأخرة من الليل، وكذلك كان يفعل جميع أفراد العائلة وجميع من يقتنون التلفاز من مشاهدي هذا البرنامج الذي يستغرق نصف ساعة. وكانت جميع طلبات الأطفال في هذا البلد مجابة، وهذا خلق لديهم نوعاً من السيطرة، وهذا ما يفسر حدة المدير وشدته أحياناً.

وعلى الرغم من تأخر البث إلا أن معاناة المشاهدين لم تدم طويلاً، حيث جاء اثنان من أصدقاء الموظف المتأخر عن عمله وتوسلا للمدير بغية أن يصفح عنه وأن لا يعاقبه. وأعقب ذلك بكاء وعناق وإطلاق آلاف الوعود، وفي غضون عشر دقائق بدا وكأن الجميع إخوة وأخوات سووا خلافاتهم بعد سنوات من الفرقة والخصام.

وتحسنت الحالة المزاجية لدى المدير. وانعكس هذا التحسن علينا أيضاً، فعندما عدت في اليوم التالي وبصحبتي الأميرة وترجمت تقرير الجريدة الخاصة بزميلي عن مقابلة الملك. وهنا أشكر الله حيث إنه لم يكن هناك حاجة لأغير الحقيقة، فالمقال كان يتسم بالإطراء والمدح والثناء. وفي غضون الأيام التالية فعل المدير كل ما بوسعه من أجل توفير كل سبل الراحة لنا خلال

إقامتنا بالرياض ، وتوطدت بيننا الصداقة. وكلف مرشداً لنا يدعى "محمدًا" لتقديم المساعدة اللازمة ، وكان هذا الشاب ماهراً ومحنكاً، بل إنه من أفضل الأشخاص الذين قابلتهم في المملكة العربية السعودية. ولم أتحقق مما إذا كان يمكنه فهم اللغة الإنجليزية ، بيد أنه كان في بعض الأحيان يتفوه ببعض الكلمات التي تحوي خليطاً من الإنجليزية والفرنسية ، وكان عادة ما يتظاهر بأنه لا يفهم شيئاً مما نقول. وكان يأتي متأخراً ساعة أو أكثر عن أي موعد يُتَّفق عليه ، ولكنه كان يصل أحياناً في الموعد المحدد. وقد كان هذا الشاب بمثابة لغز لنا ، ولم نكن نثق به بنفس الدرجة التي كنا نوليها للمدير.

وعلى الرغم من كل ذلك فقد كان محمد متميزاً ، وبمساعدته استطعت أن أتعرف على الكثير من معالم العاصمة القابعة في وسط الصحراء. فهذه المدينة وحتى نهاية القرن التاسع عشر كانت قرية صغيرة غير معروفة. لكن الملك عبدالعزيز استطاع السيطرة على القلعة القديمة ، ومن ثم تأسيس المملكة الجديدة. وكان على عبد العزيز القتال لسنوات عديدة قبل توحيد الجزيرة العربية تحت السلطة السعودية. وفي البداية لم تنم الرياض بشكل كبير ، وحتى منذ خمسة وعشرين عاماً فقط كانت مدينة عادية يقطنها حوالي (٢٥٠٠٠) نسمة ، ولم تكن

فيها أي مواقع مميزة، ولا يوجد بالرياض تجارة خارجية، وإن وجدت فهي طفيفة للغاية. وفي حقيقة الأمر، فإن التطور بدأ يظهر في هذه المدينة عقب انتهاء الحرب العالمية الثانية وتنامي الطلب على النفط. عقب ذلك، وفي عهد الملك سعود والملك فيصل بن عبدالعزيز أصبحت المدينة إحدى أغنى المدن في قارة آسيا.

وخلال اليوم الأول والثاني من رحلتنا استكشفت المدينة وتعرفت إلى معالم التطور فيها من مبانٍ حديثة للوزارات والبنوك، وكذلك مررت في شارع المطار الممتد على مسافة خمسة أميال من المدينة القديمة إلى المطار الجديد، ويطل على هذا الطريق فندقان كبيران. وهناك بعض المخططات الفارغة، لكن الشقق السكنية والمدارس والورش تنتشر كل عام لتلتهم تلك المخططات الفارغة. وعلى بعد مئتي قدم من طريق المطار يقع مكتب البريد الرئيس، وهو أحد أهم المعالم المميزة في مدينة الرياض الجديدة، وهناك أيضاً ناطحة سحاب مكونة من اثني عشر طابقاً تدعى البرج الدائري. وتوقفت أمام مكتب البريد مرتين، وفي كل مرة كنت أجده مغلقاً. ولم يتضح الأمر إلا بعد أن اتصل بنا محمد ليخبرنا أن مكتب البريد يفتح لمدة ساعتين فقط خلال شهر رمضان. وفي المرة التالية وجدت أحد الموظفين

هناك وكان الحظ حليفي حيث وجدت بعض الطوابع المتاحة للبيع. واستغرقت وقتاً لأوضح للموظف أنني بحاجة إلى عشرة طوابع من كل فئة من أجل زملائي المهتمين بجمع الطوابع. وكانت هناك حاجة لزيارة أخرى وإلى مزيد من الوقت من أجل الوصول إلى صندوق البريد. ولم تكن خدمة تسليم الخطابات في المنازل معروفة، وكذلك كان الحال لأرقام الشوارع والمنازل التي لم تكن معروفة كذلك. وكان كل من لديه الرغبة في تسلم بريده في الوقت المحدد عليه أن يقتني صندوق بريد خاصاً به. وعلى الرغم من ذلك فقد كان التأخير لا مفر منه نظرًا لأن البريد الخارجي والخطابات الأخرى المعنونة باللغات الأجنبية كان يجب ترجمتها قبل فرزها ووضعها في صناديق البريد. وعندما ذهبت لمكتب البريد رأيت كومة ضخمة من الخطابات التي وصلت مع آخر طائرة، ولم يكن من المتوقع أن تُفرز خلال شهر رمضان. وذات مرة عندما ذهبت إلى هناك وجدت عددًا من الموظفين الصغار يفرزون كومة من الطرود وبطاقات التهنئة التي وصلت مؤخراً خلال شهر رمضان، وكانوا يقرؤون البطاقات ويطلعون على الصور ويفتحون الطرود، ويسأل كل منهم الآخر عن المحتويات وكم تبلغ قيمتها. وتوقعت أن هذه الطرود ستستغرق أسابيع قبل وصولها إلى وجهتها. ومع كل

ذلك فقد كان من النادر بل من المستحيل أن يُسرق أي من المحتويات نظرًا لأنه في حال ضبط أحدهم فإن العقوبة تكون صارمة، وهي قطع اليد.

كما أذكر في هذه الرحلة أكوام الخطابات والطرود التي كانت ملقاة على أرضية مبنى مكتب البريد في كل مكان، حيث انتشرت عادات إرسال الهدايا والبطاقات الخاصة بالتهنئة وبحلول العام الجديد في دول الشرق وفي الدول الإسلامية وكذلك عند حلول عيد الفطر الذي يعقب نهاية شهر رمضان. وكان الأفراد قبل نهاية شهر رمضان يتسوقون وتزخرف زوجاتهم الأشياء التي يشترونها، ومن ثم توزع في أول أيام العيد، أو تقدم عند التهنئة بحلول العيد. وفي اليوم الثاني من أيام العيد يُعد لحفلات كبيرة ويستمتع الضيوف بالهدايا وبطاقات التهنئة التي تقدم تقليداً للعادات الأنجلو أمريكية.

وفيما يخص أصحاب المحلات ورجال الأعمال فإن آخر أيام شهر رمضان كثيراً ما تكون أياماً مضنية لهم. فتظل المحلات مفتوحة أثناء النهار باستثناء المدة من الواحدة حتى الرابعة عصرًا، بيد أن العمل الحقيقي يبدأ بعد غروب الشمس حيث يبدأ الزبائن في التجول والشراء. وتستمر بعض المحلات مفتوحة حتى الثالثة صباحاً، وبعضها لا يغلق أبوابه على الإطلاق. وقد

جرت العادة بزيارة الأصدقاء بعد منتصف الليل، وخصوصاً للأسر التي تنتظر حتى يخلد الأطفال للنوم. وهذا التغير في الروتين اليومي خلال شهر رمضان يؤثر أيضاً في البنوك والمكاتب التي تفتح أبوابها في المساء نظراً لقصر المدة التي تعمل خلالها أثناء النهار وتمتد من العاشرة صباحاً حتى منتصف النهار.

وكان من الواضح أن محمداً متأثر ببعض الأماكن المهمة مثل المدارس والمستشفيات، مع عدم الاكتراث بالأماكن الأخرى. ومن أهم الأماكن التي كان يُفضِّل زيارتها الكلية الجديدة ومركز التدريب المهني الذي كان يضم أكثر من ثلاث مئة طالب من جميع أنحاء المملكة يتدربون على الحرف المختلفة والأمور الأخرى مثل أساسيات أعمال العقود واللحام والنجارة والسباكة وإصلاح السيارات.

وكان هناك العديد من القصور التي شُيدت خلال العامين الأخيرين من حكم الملك فيصل، وكانت هذه القصور معدة إعداداً جيداً. كما كان من الملحوظ أن هناك ترشيداً في عوامل الرفاهية بحسب توجيهات الملك فيصل نفسه. وكانت الجوانب الداخلية والخارجية في هذه القصور تتكامل مع بعضها، وهنا يكمن الجمال، ويحيط بها جدران قرنفلية اللون تمتد لثلاثة

أميال، ولها ثلاثة مداخل مبهرة توصل لهذه القصور، وكان أكبر هذه القصور قصر ابن سعود[1] الذي كان محاطاً بمنازل زوجاته. وكان مسكنه المفضل قد شُيِّد على الطريق الرئيس في مقابل قصر والده الملك عبدالعزيز المشيد بالطين. ونظراً لأن ارتفاع الجدار كان خمسة عشر قدماً فقط فقد تمكنت من رؤية النوافذ العلوية للمبنى.

بُني هذا القصر بحسب الطراز الحديث وبجواره شُيد مسجد، وكان القصر القديم قد أُخلي استعداداً لهدمه، ومما أذكره أن نوافذه كانت محطمة مع وجود فتحات في جدرانه. ولم أستطع تحديد عدد القصور المأهولة الخاصة بالحكام السابقين أو عدد القصور القائمة منها. وكان هناك عدد من الطرق القريبة من المجمع المحاط بالجدران قرنفلية الشكل، محاطة بمبانٍ فارهة متجاورة تتشابه جميعها من الناحية المعمارية مع تلك الموجودة داخل الجدران، وهو ما يرجح أنها كانت قصورًا.

وعلى بعد ميل من هذا المكان كان هناك مجمع آخر محاط بجدار مشابه لقصر الملك فيصل. ولم يُسمح لنا إلا للوقوف للحظات خارج السور، كما لم يسمح لنا حتى بالتقاط الصور دون أن نفهم الدوافع وراء ذلك. وكان محمد خائفاً وأسرع

(١) يقصد المؤلف هنا الحديث عن الملك سعود بن عبدالعزيز. (المعلق).

قائلاً : "أتمنى أن لا يمر جلالة الملك في هذه اللحظة".

كما كانت بعض مساكن الأمراء أقل رفاهية، فبعضها كان فللاً أو منازل كبيرة تقع خارج المدينة. وكان أحدها يقع خارج المدينة في الصحراء. لكن الملحوظ أن مدينة الرياض كانت تنمو بشكل مطرد، وكانت هناك أماكن بعيدة من المتوقع أن تصبح داخل نطاق المدينة في غضون بضع سنوات.. ففي السنوات الخمس الماضية تضاعف عدد السكان، ولا يزال في ازدياد. ولم يتسن لي الحصول على إحصاءات مؤكدة، بيد أن العديد من التقديرات تشير إلى أن عدد السكان كان يتراوح ما بين (٢٥٠٠٠ إلى ٤٠٠٠٠) نسمة.

ولم يقتصر التطور على القطاعات السكنية والتجارية فحسب، بل امتد إلى المدينة الداخلية التي اكتست أيضا مظهراً جديداً، وشُيدت عدد من ناطحات السحاب والمكاتب الضخمة فيها، كما افتُتحت مؤخراً عدد من المحلات التجارية هناك. وأصبح من السهل الحصول على كتب جديدة في سوق الكتب، كما حُدِّث دليل الهاتف. وكان من الملحوظ أيضاً أن الطلب على اقتناء السيارات وأجهزة الراديو قد تزايد كثيراً. وعلى أطراف المدينة على طريق المطار رأيت معارض الجفالي وكيل سيارات المرسيدس بالقرب من معارض سيارات الفورد.

وكانت شركتا تويوتا وهوندا اليابانيتان قد بدأتا نشاطاتهما حديثاً، لكنهما كانتا تحرزان تقدماً جيداً في السوق السعودي. أما المدينة القديمة فلم يزل فيها جزء كبير ينتظر دوره في عملية التطوير والتحديث، وكان هناك مساحة مقدارها نصف ميل مربع تقريباً تستخدم موقفاً لسيارات النقل والأجرة، وتحتوي على عدد كبير من البيوت ذات الطابق الواحد والعشش التي يقطنها العمال من جميع الجنسيات. وبعض هذه البيوت المتداعية كان يقطنها تجار الإطارات وقطع غيار السيارات، وبعضها الآخر كان يؤول إلى تجار الخردة حيث كانت تكتظ بقطع المحركات القديمة والمواد الأخرى التي قد تُستخدم فيما يتعلق بصيانة المركبات وتأهيلها. وكانت أسقف هذه البيوت في معظم الأحيان من سيقان الخيزران أو أجزاء حاويات المعلبات. وكان بعض من يقطنون هذه المنطقة يقومون بعمل جيد، حيث استعنت بأحدهم عندما أردت إصلاح مفاتيح سيارتي الهفلنجر.

وكنت أذهب في ظهيرة كل يوم إلى وزارة الإعلام. وفي المساء كان المدير عادة ما يدعونا إلى بيته لقضاء بعض الوقت ولتذوق بعض الأطباق العربية أو سماع بعض الموسيقى. والمثير أنه لم يسأل مطلقا عن طول مدة إقامتنا في المملكة العربية السعودية، ولم نكن نحن أيضاً نعرف كم ستطول مدتها. فقد

حدث هناك تطور آخر حيث إن شاباً نمساوياً في مدينة جدة أخبرني أن احتفالات شهر رمضان تتضمن رقصات بدوية متميزة تُؤدى على الملأ(*)، ولم يكن من الممكن تفويت هذه الفرصة الرائعة والصور التي يمكن التقاطها بهذه المناسبة، ومن ناحية أخرى كنت أرغب في اختيار الوقت المناسب للتحرك إلى ساحل البحر الأحمر حتى نصل إلى هناك بسهولة ويسر. وكنت أعرف أن الاحتفالات ستستغرق ثلاثة أيام، لكنني لم أتحقق من المكان والزمان المخصص لها. ولم تتمكن الوزارة من تأمين المعلومات اللازمة لنا بهذا الخصوص، كما لم يكن بوسعها أيضاً تحديد موعد نهاية شهر رمضان، ومن ثم بداية الاحتفالات. وبحسب ما علمت فإن الاحتفالات ستبدأ عند الإعلان عن ثبوت رؤية الهلال. وبحسب التقاليد التي تمتد لقرون طويلة فإن الملك هو من يُعلن عن ظهور الهلال عن طريق مرسوم يصدر من القصر يفيد بأن الهلال قد ثبتت رؤيته. ومن يحالفه الحظ هو من يستطيع رؤية الهلال ويدعم شهادته وجود شخصين آخرين يشهدان بصدقه وأهليته، شريطة أن يكون هو المبلّغ الأول عن هذا الحدث الجلل ليحصل على

(*) يقصد العرضة التي تؤدى بمناسبة عيد الفطر (المعلق).

جائزة مميزة[1].

لكن قد تكون هناك غيوم في السماء تغطي جميع أجزاء المملكة العربية السعودية، أو قد يتأخر المبلغون عن الرؤيا في إيصال إفاداتهم، وفي هذه الحالة لا يمكن التأكد من تمام شهر رمضان. وعليه، فإن موعد نهاية شهر رمضان ومن ثم بدء الاحتفالات غير محدد. وكان الجميع يتمنى أن يكون الاحتفال في يوم السبت حتى تطول عطلة نهاية الأسبوع. وفي يوم الخميس اكتملت استعداداتي لمغادرة مدينة الرياض حتى يتسنى لي إعداد المادة الفلمية المطلوبة يوم الأحد أو الاثنين في مدينة جدة.

ويبدا أن المدير لم يكن راضياً عن هذه الخطة، ولم أتمكن من تحديد أسباب ذلك حتى جاء يوم الخميس. وفي لحظة واحدة تغير البرنامج المحدد رأساً على عقب، ففي صباح الخميس الموافق للعشرين من يناير وفي تمام الساعة الخامسة وخمس وثلاثين دقيقة كانت طلقات المدافع تدوي معلنة عن بداية الاحتفال بأعياد رمضان واستيقظت المدينة. ولما وردتني هذه الأخبار عن طريق عامل الفندق عندما أحضر وجبة الإفطار إلى

(١) لم تكن هناك جوائز مميزة، وكان غالبية الذين يتقدمون للرؤية يقومون بذلك بقصد نيل الأجر والثواب من الله تعالى. (المعلق).

غرفتي قررت أن أتجه إلى الوزارة فوراً. وعندما حاولت الولوج في شارع المطار حيث يقع مكتب الوزارة أُوقفت من قبل أفراد الأمن، وعلمت السبب بعد عدة لحظات، حيث كانت هناك مجموعة من أفراد الجيش في مركبة عسكرية تتبعها مجموعة من رجال الأمن على درجات نارية تحرس موكباً من السيارات الفارهة. وهكذا تبين للجميع أسباب هذه الضجة. إنه موكب الملك العائد إلى الرياض.

وبعد مرور نصف ساعة جاءني الإعلان الرسمي من قبل المدير بالوزارة، وفيه أخبرني أن المقابلة مع جلالة الملك قد تتم في أي وقت خلال هذه المدة، وربما تتأخر لمدة أسبوع نظراً للاحتفالات بالعيد.

ومن أجل ملء الفراغ المتوقع أعد المدير برنامجاً لزيارة أماكن جديدة لم أتمكن من زيارتها خلال المدة السابقة، منها على سبيل المثال العاصمة القديمة للدولة السعودية (وهي الجزء الداخلي الذي يقع على بعد عشرين ميلاً إلى الشمال). ويعتقد بعض المستشرقين أن بقايا القلعة الخلابة كانت لا تزال تستخدم في القرن الثامن عشر عند وصول محمد بن عبدالوهاب للدرعية. وكانت قيادة السيارة في الواحة بين أشجار النخيل التي قد تمتد لعدة أميال أمراً ممتعاً في تلك الأيام الحارة.

كما كانت هناك أماكن أخرى تستحق الزيارة مثل مدرسة التدريب الجديدة لمعلمي التدريب المهني الذين يُرسلون إلى جميع أرجاء المملكة لتدريس العلوم الصحية والتجارية لعموم الشعب، ومستشفى الشميسي والكليات والمدارس المختلفة التي استطعت رؤيتها كلها.

وكان من أهم ما رأيته على الإطلاق هو تلك الرقصات الشعبية التي شاهدتها في الملعب الرياضي الكبير على بعد ميلين خارج المدينة. فعند وصولي إلى هناك وجدت مجموعات من الراقصين يتدربون على العشب الأخضر، وكان المدرج ممتلئاً عن آخره بالمتفرجين. ولكن كان من الواضح أن بعض الراقصين لا يعرفون أصول اللعبة، وربما لم يكن بصحبتهم إلا طبلة واحدة، بيد أن هناك آخرين كانوا على درجة عالية من الحرفية، وقدموا عروضاً رائعة استمرت في بعض الأحيان لمدة ساعة كاملة. وتسببت الأصوات الصاخبة في المكان في جذب كثير من الأشخاص للمشاركة حتى أصبح من المستحيل رؤية شيء أكثر من رؤوس الراقصين وأكتافهم من بين هذا الحشد الهائل. وعندما نجحت لاحقاً في التحرك إلى الأمام بين الحشود وكنت على بعد بضعة أقدام من الراقصين أصبح التصوير مستحيلاً من الناحية العملية، كما كدت أصاب بالصمم من

أصوات الفرق الصاخبة، إلا أنني تمكنت في آخر المطاف من رؤية بعض المناظر المميزة للراقصين مثل نوعية ثيابهم وأغطية رؤوسهم المرصعة بالأشكال الذهبية، وكذلك السيوف الجميلة ذات المقابض المرصعة بالمجوهرات.

واستطعت أن ألتقط بعض الصور للرقصات الفردية والجماعية الأقل شعبية. وكان بعض هؤلاء الراقصين يواصلون بحيث يظل الواحد منهم في رقص متواصل لمدة ساعة حتى تخور قواه أو يُجبر على الرحيل عندما يزدحم المكان بآخرين ولا يبقى هناك مكان للحركة. وعلى الرغم من أن الرقصات تقتصر على الرجال فقط إلا أن المرء لا يشعر بالملل أو الرتابة أثناء مشاهدتها نظراً للتنوع في الأداء. وكانت بعض الرقصات تقتصر على الحركة إلى الأمام تارة والخلف تارة أخرى، وبعضها الآخر كان يتضمن تمايلاً بالسيوف التي كانت تُستبدل في بعض الأحيان بالسكاكين الطويلة أو العصي. كما كانت هناك مهارة فائقة فيما يتعلق بحركات القفز البهلوانية.

ولقد واجه العديد من السائحين السعوديين والأوربيين ممن كانت لديهم كاميرات تصوير صعوبة بالغة في استخدام تلك الكاميرات نظراً للزحام الشديد. أما ما يتعلق بي فقد كان الوضع أقل صعوبة، حيث كان بصحبتي بعض عمال

الفندق، وكل ما كان عليهم هو أن يهتفوا قائلين "تلفاز" فيُخلى الطريق للتصوير. وكانت هذه الكلمة ساحرة المفعول، فبمجرد نطقها يندفع الجميع وخصوصاً الشباب منهم للوقوف أمام العدسات، محاولين الابتسام للظهور بمظهر جيد أمام الكاميرات. ومن أجل تجنب التجمهر حولي كلفت أحد العاملين بالفندق للوقوف بالقرب مني مصطحباً جهاز التسجيل وهو ما جذب الانتباه بشكل أكبر، وسجلت العرضة والأناشيد المصاحبة لها.

وهكذا مر اليومان اللذان قضيناهما في انتظار مقابلة الملك بسرعة، وكانت فرصة جيدة للمزيد من الزيارات. وتمت مقابلة الملك في تمام الساعة الخامسة مساء، ولهذا الغرض قدمت سيارة من الوزارة في الوقت المحدد. وكان على محمد الذي كان يرتدي أفضل غطاء رأس لديه مزخرف باللون الذهبي أن يصطحبنا إلى قصر المدينة. وعند وصولنا رفع الحراس بنادقهم عند وصولنا (تحية لنا) إلى الصالة الرئيسة بأعمدتها الرخامية، وطُلب منا الانتظار في غرفة الاستقبال التي كانت تضم كراسي فاخرة وطاولة وسجلاً للزائرين، بيد أنه لم يكن هناك طفاية سجائر. وقَدِم رئيس المراسم لتحيتنا وأخبرنا أن التدخين محظور في جناح الملك، لذلك فإنه حتى لو قُدِّمت السجائر للضيوف فيجب عليهم رفضها. إلا أن هذا الرفض لم يكن سارياً في حال

تقديم الشاي أو القهوة. وكثيراً ما ذُكِّرنا بأنه قد سُمح بالتدخين خارج المنازل في المحلات والمقاهي منذ سبع سنوات فقط، وأن أكثر الأسر السعودية بما فيها تلك التي تسمح للنساء بالكشف عن وجوههن لا تسمح بالتدخين.

ورداً عن سؤال لنا عما إذا كانت المقابلة ستتبع النسق الأوربي أم السعودي، أفاد المسؤول أنها ستتبع النسق الأوربي، وهو ما يعني أن الأولوية تُعطى للنساء عند التعريف، كما يمكن للسيدة أن تجلس في المقعد المجاور للملك.

وفي تمام الساعة الخامسة اصطُحبنا إلى غرفة المقابلات، وكان صاحب الجلالة يجلس خلف مكتب، ومن هناك حرّك يده تحية لنا. وبعد عبارات الإطراء اللازمة في هذا المقام، دعانا جلالته للجلوس معه في جلسة أخرى مكونة من مقاعد فاخرة. وترجم رئيس المراسم ملحوظات الملك للغة الإنجليزية. وفي البداية أبدى الملك أسفه بخصوص سوء شبكة الطرق، لكنه وعد بأن تكون هناك طرق جيدة في القريب العاجل حيث سينتهي العمل من تشييد أكثر من ستة آلاف ميل من الطرق في غضون خمس سنوات بكلفة تصل إلى (٢٥٠) مليون دولار أمريكي. ولأن تشييد الطرق كان من أهم المصاعب التي تواجهها الدولة - حسب قول جلالته - فقد خُصِّص النصيب

الأوفر من ميزانية الدولة لتشييد الطرق وللخدمات التعليمية. ففي مجال التعليم أُحرز تقدم كبير، وكان عدد الطلاب في المدارس يزيد بنسبة خمسين في المئة أو أكثر كل عام، وكانت معظم التجهيزات اللازمة متوافرة. ونظراً لارتفاع الرواتب فقد استُقطب أفضل المعلمين وأساتذة الجامعات من جميع أنحاء العالم. وفيما يخص تشييد الطرق فلم يتحقق المرجو منها لمواكبة هذا التطور وذلك لقلة المعدات، وقلة الكوادر التي يمكن لها أن تستخدم تلك المعدات بعد استيرادها، وقلة التعاون بين المؤسسات الأجنبية ووزارة المواصلات. ونتيجة لذلك فإن الجداول الزمنية المحددة لتسليم الأعمال اعتماداً على النماذج الأمريكية غالباً ما تكون غير كافية لإتمامها.

عقب ذلك تحول الحوار إلى الخيول التي تؤول إلى جلالة الملك، والتي سُمح للأميرة بركوب أحدها. وهذا تسبب في حساسية بين زوجات رجال الأعمال الأمريكيين والأوربيين. ثم تطرقنا للحديث عن فيينا التي كان الملك فيصل يعرفها جيداً حيث مكث فيها مع والده الملك عبدالعزيز مدة لتلقي العلاج[1]، كما كان الحديث مناسبة لتأكيد رسوخ العلاقات بين

---

(١) هذا غير صحيح لأن الملك عبدالعزيز لم يزر النمسا ولم يمكث فيها لتلقي العلاج. (المعلق).

بلـدينا. وفي نهايـة المقابلـة تحـول النقـاش إلى قـضية الطـلاب السعوديين في أوربا وأمريكا، وأبـدى الملك فيصل رغبته في أن يـأتي اليوم الـذي يـأتي فيـه طـلاب فيينـا للدراسـة في الجامعـات السعودية. وخلال حديثنا الذي استغرق عشرين دقيقـة اختفـت التعبيرات الحادة التي كان يتميز بها وجه الملك فيـصل، وتحـدث بارتياح وبشكل أبوي عـن خططـه للتعليم العـالي. وبعـد مـرور حوالي عـشرين دقيقـة نهـضت الأميرة، ولم يكـن قـد حـدد لنـا أحد في القصر طول المدة الزمنية للمقابلة، وكـل مـا علمنـاه مـن قبـل أن الـضيف عليـه أن يحـدد الموعـد الـذي يرغـب خلالـه في الانصراف. (وقبل الانصراف سمح لي جلالـة الملـك باسـتخدام كاميرتي في التقاط بعض الصور). وبعد نصف ساعة تقريباً عدنا إلى فنـدق صحـارى حيـث أقلتنـا الـسيارة الأمريكيـة الفارهـة بهدوء عبر شارع المطار، ولم يقطع هذا الهدوء إلا نفير السيارة المرتفـع والمـستمر الـذي كـان يطلقـه الـسائق، وكأنـه يثبـت أن الشرق لا يزال حياً على الرغم من التقدم الفني وإشارات المرور والطائرات.

صعوبة الطريق إلى جدة

وعندما قدمت للمرة الأولى إلى مدينة الرياض وزرت الوزارة وأخبرت المدير السيد فؤاد علكاوي برغبتي في التوجه بسيارتي الهفلنجر إلى مدينة جدة وقطع مسافة السبع مئة وخمسين ميلاً التي تفصل مدينة الرياض عن مدينة جدة. وهنا نشير إلى أن مدينة جدة هي أكبر ميناء على شاطئ البحر الأحمر، وهي ثاني أكبر المدن في المملكة العربية السعودية، ولا تزال تضم وزارتين من وزارات الدولة إحداهما وزارة الخارجية، وعليه فإن جميع السفارات والقنصليات الأجنبية لا تزال موجودة هناك، كما كان الملك فيصل يقضي وقتاً طويلاً هناك. ولكن السيد فؤاد على الرغم من كرمه الشديد وعمله الدؤوب على مساعدتنا بدا متردداً تجاه هذا الأمر.

وكنت في كل مرة أذهب للسيد فؤاد لأذكره بأن يسمح لي بالحصول على تصريح سفر أو إذن بالقيادة حيث كان التصريح الذي أُصدر صالحاً للقيادة في مدينة الرياض ونواحيها فقط، فكثيراً ما كانت الأعذار بانتظاري. فتارة يقول إن عليه أن يسأل عن حالة الطريق وأمور السلامة، وأخرى يقول إن عليه أن يتأكد من توافر الوقود للسيارة على طول الطريق، وأحياناً يقول إن عليه أن يتأكد من أننا لن نضل الطريق في الصحراء.

وكانت أعذاره توحي بأننا مقدمون على سباق خطر للغاية.

وعند إصرارنا على مواصلة الطريق إلى جدة أخبرني السيد فؤاد بأنه من الأفضل أن نترك هذا الأمر حتى تتم المقابلة مع الملك فيصل، حيث من المتوقع أن يعود أحد كبار الموظفين بالوزارة. وعلى الرغم من أن كل الأمور كانت تبدو صعبة إلا أن الرغبة في رؤية جمال مدينة جدة "عروس البحر الأحمر" وسحرها كانت أقوى من كل الصعاب.

وشرعت في البحث عن المعلومات اللازمة عن طريق ممن قابلتهم من الأوربيين وكذلك بعض السائقين في العاصمة. ولم يكن ما سمعته مشجعاً، بيد أنه لم يكن مخيفاً. وطبقاً لخريطة شركة أرامكو الخاصة بالطرق (والتي ثبت أنها جديرة بالاعتماد عليها) كان نصف الطرق تقريباً ممهداً (الجزء الممتد من مدينة الرياض في بداية الطريق والجزء الواقع في نهاية الطريق الذي يصل إلى مدينة جدة)، وكان الملك قبل عدة أشهر قد افتتح أصعب أجزاء الطريق وهو الجزء الذي يمر عبر الجبال بالقرب من البحر متقاطعاً مع طريق آخر ويرتفع ستة آلاف قدم عن مستوى سطح البحر، وكان من المتوقع أن يستمر العمل في تشييد الطريق بواقع كيلو متر يومياً، وهكذا ينتهي العمل في المشروع بأكمله بعد عامين تقريباً إذا سارت الأمور على النحو المطلوب.

وطبقاً للمعلومات التي توافرت بحوزتنا تبين أن المسافة غير المهدة في الطريق هي حوالي (٣٠٠) ميل. ولن تكون هذه الرحلة غاية في الصعوبة بحسب إفادة معظم السائقين الذين سألناهم عن هذا الخصوص. فالرحلة تستغرق ثلاثة أيام إلى أربعة ، بل إن بعض السائقين أفاد بأنها قد تستغرق يومين فقط. والرحلة تستغرق وقتاً أطول لنا بصفتنا نصارى ، لأنه من غير المسموح لنا المرور بمكة المكرمة أو حتى الاقتراب منها. كما علمت أن هناك طريقاً حول هذه المدينة المقدسة متفرعاً من طريق ممهد على وادي فاطمة على بعد عشرين ميلاً من مكة المكرمة لينضم مع الطريق السريع ثانية على بعد عشرة أميال أسفلها. كما علمت أن هذا الطريق في حالة مزرية وأنه أسوأ بكثير من الطرق السريعة الأخرى. كما كان من المعلوم أيضاً أنه لطريق كهذا فلا يمكن توقع الحصول على أي مساعدة في غضون مسافة خمسين ميلاً على الأقل نظراً لعدم وجود قرى على هذا الطريق ، وكذلك نظراً لقلة الحركة المرورية.

وعن طريق بعض الأسئلة التي وجهتها للمدير علمت أن الوزارة ترغب في إرسال مرشد ليصطحبنا في هذه الرحلة ، بيد أن هذه الفكرة استُبعدت عندما علموا بأن السيارة لا تتسع لشخص ثالث معنا. وتسببت هذه الأعذار في طول المدة التي

مكثناها في مدينة الرياض، لكن الأماكن الكثيرة داخل المدينة وحولها كانت بالفعل جديرة بالزيارة، كما تكونت صداقة بيني وبعض النمساويين العاملين في الحقل الحكومي، وهذا جعل الوقت يمر خفيفاً على النفس. كما استطاعت الأميرة بدورها أن تُكوِّن صداقات كثيرة وأن تمارس هوايتها في ركوب الخيل.

وخلال هذه الرحلة تعلمت الكثير عن الحياة في المملكة العربية السعودية وذلك عن طريق اثنين من الأطباء النمساويين قضى أحدهما ست سنوات والآخر ثماني سنوات في العاصمة في مستشفى الشميسي، وهو أحدث مستشفيات الرياض، وكانت تضم حوالي ست مئة سرير، وتحتوي على أحدث التقنيات في علم الجراحة. كما خُصِّص أحد طوابقها الأربعة للعائلة الملكية فقط. وكان الدكتور ستاتمان قد وُظِّف بوساطة الملك ابن سعود نفسه خلال إحدى زياراته لفيينا، وكان مسؤولاً عن قسم الباطنية بمستشفى الشميسي على مدار ثماني سنوات. أما الدكتورة ريدل وهي أيضاً من الجنسية النمساوية فقد التحقت بالعمل بعد الدكتور ستاتمان بعامين، وكانت متخصصة في علاج الأطفال والنساء من منسوبي الدوائر الحكومية. وكان كل منهما لديه الكثير من القصص أثناء إقامته بالرياض.

وكان هناك موظف كبير نمساوي الجنسية يعمل لدى وزارة

المواصلات لم أتمكن من رؤيته لكونه في إجازة خلال شهر رمضان. وكذلك لم أتمكن من رؤية أحد الأطباء العاملين لدى هيئة اليونيسكو، والذي كانت مهامه في العمل تقتصر على إيجاد الشباب المناسب للحصول على التدريب المهني، وعلمت أنه لم يحرز تقدماً ملحوظاً خلال السنة الماضية.

وكان محمد يقترح علينا كل يوم فكرة جديدة تتعلق بزيارة الأماكن المختلفة، حيث زرنا العديد من القصور خارج المدينة، وكذلك مساكن الأمراء، كما ذهبنا إلى المحلات والأسواق وبقايا الحصون القديمة. وكلما اعتقدنا أننا زرنا كل الأماكن الشيقة كان لمحمد اقتراح لمكان جديد يصطحبنا لرؤيته.

وفي إحدى الليالي ذهبت مع الأميرة لزيارة منزل السيد فؤاد علكاوي في أحد المباني السكنية الجديدة، وكان الرجل كريماً جداً. ولم يكن هناك صحفيون أجانب بصحبتنا إلا بريطانيان يعملان في مجال السينما، لذلك كان هناك مجال واسع لتخصيص مزيد من الوقت لنا.

وكانت زوجته وهي سيدة في الثلاثين من العمر لكنها تبدو في الحادية أو الثانية والعشرين ودودة للغاية. وهذه السيدة تنتمي إلى إحدى العائلات العريقة في مكة المكرمة "عائلة البستاني" ونشأت في بيت متدين، ثم رافقت زوجها في الكثير من أسفاره

إلى أوربـا والمملكـة المتحـدة، واكتـسبت العديـد مـن الأفكـار والعادات، كما استطاعت أن تتعلم بعض الكلمات الفرنسية والإنجليزية التي تمزجها أحياناً معاً بطريقة جذابة. ولقد كان من دواعي سرورنا أن تتاح لنا الفرصة للتعرف إلى حياة كثير من النبلاء في المملكة العربية السعودية، وهذا شيء خصصنا به ولم يتسن لغيرنا من الأجانب أن يحظى به. وكان من الملحوظ أن الشاي والقهوة تُقدم للزائرين في أي وقت من الأوقات أثناء النهار، وكانت صنوف التسلية الأخرى تتم عادة في المساء ونادراً ما يُقدم طعام العشاء قبل العاشرة مساءً، وقد يتأخر عن هذا الوقت لبضع ساعات. وما زلت أذكر بعض الأطباق المحلية كثيرة التوابل التي قُدمت لنا من قبل مضيفينا. وكانت أطباق اللحم غالباً ما تُعد من لحوم الضأن. وفيما يتعلق بأطباق الحلويات فقد كانت كثيرة ومتنوعة. وكان الناس يتجهون للمكالمات الهاتفية عقب تناول العشاء وحتى الواحدة أو الثانية صباحاً. وحسب ما علمنا فيما بعد أنه عقب تناول العشاء كان من عادة مضيفينا أن يقوموا بزياراتهم خارج المنزل، علماً بأنه من المستحيل أن يظهروا لنا أي نية لهم بذلك أو للخروج عقب تناول العشاء خشية أن يكون في ذلك استعجال لمغادرتنا تاركين لنا حرية المجال في المغادرة متى شئنا.

وكان السيد علكاوي وزوجته فخورين بجهاز التلفاز الخاص بهما حتى إن الجهاز كان لا يُغلق أبدًا. وكانت برامج التلفاز تضم بعض الأفلام الغربية التي تُبث بانتظام، وكذلك الأفلام التعليمية والأغاني والرقصات. كما كانت أخبار العالم العربي تُبث مرتين في كل ليلة، كما تُبث صور للكعبة في كل ليلة مع بعض البيانات والتفاصيل الأخرى عن موسم الحج الذي يعد من أهم أحداث السنة الهجرية. وعلى الرغم من أن موسم الحج لهذا العام كان في شهر مارس إلا أن الحجيج قد بدؤوا بالفعل في الوصول، وزار بعضهم إستوديوهات التلفزيون الجديدة في مدينة جدة.

ولم يحدث أن تأخر السيد علكاوي أو غاب عن حضور برنامج الأطفال الذي كان يُبث في تمام التاسعة، وهو وقت متأخر للغاية في العرف الأوربي لبرامج الأطفال، وذلك من أجل مشاهدة ابنته التي كانت تشارك دائماً في هذا البرنامج. وكانت جميع المواد الإخبارية والأغاني التي تُنتج في إستوديوهات جدة تُعد باللغة العربية كما هو الحال لمعظم الأفلام، وكان هناك عدد قليل من الأفلام الأمريكية تُبث وسط هذا الزخم.

وبعد مرور أسبوع على مقابلة الملك فيصل استُدعيت

للوزارة، وأخبرني المدير أن رحلتنا إلى جدة قد ووُفق عليها، وأنه ستكون بصحبتنا سيارة نقل تابعة للحكومة تتولى مساعدتنا وتنقل سيارتنا الهفلنجر عند الوصول إلى المنطقة الجبلية في الطائف عبر مدينة مكة المكرمة إلى مدينة جدة، أما نحن فيجب علينا مواصلة رحلتنا بالطائرة من مدينة الطائف إلى مدينة جدة حيث كان هناك ثلاث رحلات يومياً. وتستغرق الرحلة بالطائرة لقطع المسافة ما بين الطائف وجدة - وطولها حوالي سبعين ميلاً - نصف ساعة تقريباً. وتقرر أن نبدأ السير في صباح اليوم التالي.

وفي آخر أيام إقامتنا الرياض حدث شيء عكر صفو آخر يوم لنا في الرياض: فبينما ذهبت الأميرة في سيارتنا الهفلنجر إلى إسطبلات الملك لممارسة هوايتها للمرة الأخيرة، طلبتُ من محمد أن يأخذني إلى مكتب المدير بالوزارة من أجل تقديم الشكر والامتنان له على كرم الضيافة والتعاون الذي لقيناه من قبل الوزارة. وعندما جئت للمكتب وأردت التحدث إليه قاطعني فؤاد بسؤاله قائلاً:

- أين الأميرة؟

ودون تفكير أجبت:

- في إسطبلات جلالة الملك.

– سألني المدير وكيف ذهبت إلى هناك؟

– استقلت سيارتنا.

وعند الإجابة لم أكن أتوقع أي رد فعل سلبي، كما علمنا من ضابط الشرطة على الحدود بأن الأميرة يجب أن تتفادى القيادة داخل المدن. وكانت إسطبلات الملك على بعد خمسة أميال من المدينة، كما يعد الفندق آخر المباني على أطراف المدينة ويقع على الطريق المغادر للمدينة. لذلك لم أكن قلقاً بهذا الخصوص، بينما تبدل الحال وأصبحت في غاية القلق من تلك التطورات. قفز السيد فؤاد من على كرسيه واتجه إليَّ صارخاً:

ألم أقل لك أن لا تدع الأميرة تجلس على كرسي القيادة؟ أنت المسؤول عن هذا الأمر، وعليك أن تتحمل العواقب، وليس لك عذر في هذا الأمر، وليست هناك أي استثناءات تجاه هذا القانون إلا بأمر من جلالة الملك، ومن المؤكد أنه لن يأمر بذلك.

ثم أخذ ساعته الكبيرة البيضاء واتجه مسرعاً إلى سيارته وتركني بمفردي مع موظفيه.

توجهت إلى الفندق أنتظر ما ستؤول إليه الأمور، ولا أدري ما يمكنني القيام به. ولكن كان من الواجب عليَّ أن لا أدع

القلق يسيطر على تفكيري. وفي مساء ذلك اليوم رأيت السيد فؤاد في سيارته الجاكور متجهاً إلى الفندق، ثم أعقبته الأميرة في سيارة الهفلنجر وكانت مبتهجة وتعلوها ابتسامة كبيرة، لذلك أيقنت أن العقاب لن يكون قاسياً.

وتحدد موعد مغادرتنا في تمام الساعة الثامنة من صباح اليوم التالي. وعند وصول سيارة النقل الحكومية عند الساعة التاسعة كان ذلك بمثابة المؤشر على انفراج الأزمة. وكان من المتوقع أن نصل إلى مدينة جدة خلال أقل من خمسة أيام. وأخبرنا بعض الموظفين أن الرحلة ربما تستغرق ثلاثة أيام أو أربعة. وازدادت فرحتي عندما وصلنا إلى الطريق السريع دون الوقوف في مرآب السيارات لعمل أي إصلاحات في السيارة. وكان اليوم الأول من رحلتنا إلى جدة يوماً عادياً خالياً من أحداث تُذكر. وكان الطريق المعبد مستقيماً في الصحراء، وانطلقت السيارة الحكومية بسرعة عالية تصل إلى خمسة وأربعين ميلاً في الساعة، وهذا جعل من الصعب على سيارتي مواكبتها، علماً بأن هذا الأمر وقع في منتصف النهار عندما بدأ الطريق يصعد في مرتفعات جبلية، وهذا أتاح لسيارتي الهفلنجر أن تُثبت قوتها في صعود المرتفعات. وكانت هذه المنطقة ساحرة، فالأشجار والخضرة تكسو الوديان وأطراف الجبال في منظر بديع يتناغم مع زرقة

السماء. كما كان هناك بعض التجمعات البدوية هنا وهناك في مجموعات من الأكواخ يتراوح عددها من عشرين إلى خمسة وعشرين كوخاً، وبجوارها ترى قطعان الجمال التي كان بعض منها بالقرب من الطريق وكأنها تنظر وتتفحص المركبات المتحركة على جنبات الطريق.

وكنت أرغب في زيارة أحد هذه التجمعات، لكن لم يتحقق ذلك نظراً لضيق الوقت. ومع ذلك فقد توقف موكبنا عند منتصف النهار ولمدة نصف ساعة في محطة خدمة السيارات بالقرب من بلدة مرات، ثم تحركنا إلى مدينة صغيرة تسمى الدوادمي عندها قرر سائق سيارة النقل أن يقضي ليلته هناك. وكانت هذه المدينة تضم موقفاً لسيارات النقل والحافلات الصغيرة، وكانت معظم الحافلات من طراز فورد. كما كانت سيارات النقل الصغيرة حمراء اللون وتضم العديد من الزخارف ذات الألوان الغريبة، وكانت المقاعد بدائية للغاية وهي طويلة تقع على طرفي الشاسيه، كما كانت الأسقف في معظمها من أشجار الخيزران. وكما هو العادة في كل بلدان الشرق الأوسط التي زرتها، فإن حمولة الحافلات كثيراً ما تكون أكثر من الحمولة المصرح بها، فهناك اثنا عشر راكباً أو أكثر في مركبة تستوعب تسعة ركاب فقط. ومما أثار دهشتي أنني

رأيت العديد من المركبات الحديثة من بين سيارات المرسيدس القديمة. وعلى ظهر الحافلات المسطحة بشبك حديدي مرتفع، وهذا يضيف مشاهد من أكوام الأمتعة والأكياس وبعض الدجاج والخرفان ترتفع ارتفاعاً شاسعاً فوق سقف الحافلة. وكانت بعض هذه الحافلات مزودة بنوافذ للتهوية للرجال، وكان في بعضها كبائن محاطة بالستائر والنوافذ المغلقة للنساء.

ومن الأشياء الممتعة التي رأيناها تشكيلة الألوان الموجودة على جوانب الحافلات وسيارات النقل ذات الخلفيات الخضراء أو الزرقاء مع صور الورود والقصور والطائرات والسيارات والمناظر الطبيعية والأشجار والحيوانات، مع ملاحظة أن الفنان الذي أبدع في رسم هذه المناظر قد لا يكون قد رآها على الإطلاق، وهو ما أثار استغرابي تجاه هذه المقدرة على الابتكار والخيال، كما كانت ألوان السيارات وديكوراتها مثار فخر وإعجاب السائقين. وبالإضافة إلى هذه الألوان، كانت هناك حواجب للحماية أمام الراديترات، مزخرفة بالكروم أو الفضة أو الذهب أحياناً. ومما لحظته أيضاً في مدينة الرياض وما حولها شدة الرغبة في تقليد السيارات الملكية من قبل السائقين، حيث كانت الأشرطة المزخرفة والأجراس الصغيرة تثبت على السيارات، بالإضافة إلى سجادات سميكة تُوضع على مقدمة

سيارات النقل وعلى المدخنة. ولقد كانت الوسادات تُوضع على الراديتيرات والمحركات حتى لا تصل إلى درجة التجمد منذ سنوات في البلدان الباردة، أما في المملكة العربية السعودية فكان لهذه الوسادات استخدام آخر وهو الحماية من الحرارة الزائدة.

ومما لحظته أن سيارات النقل في معظمها كانت ألمانية وبريطانية وأمريكية الصنع، وكان بعضها سويدي المنشأ من نوع فولفو أو إسكاندنافي من نوع فابيس. وكانت معظم سيارات الأجرة حديثة الصنع أمريكية المنشأ مع عدد قليل من سيارات المرسيدس والتويوتا. ومن الممتع أيضاً أن ترى أن العديد من السيارات رسمت عليها أجهزة تكييف من الخارج وهو بمثابة إعلان أن هذه السيارات مكيفة. وبالنظر إلى حجم هذه السيارات وتوافر وسائل الراحة فيها، فقد كانت رسوم الإركاب – بحسب رأيي – قليلة جداً حيث كانت بمعدل شلن للميل (الشلن يعادل خمسة قروش). وبالطبع فقد كان وقود السيارات رخيصاً جداً حيث إن سعر الجالون كان شلنين، ولم تكن هناك رسوم تذكر على رخص القيادة، لذلك فالمصروفات التي يتكبدها السائق كانت تقتصر على تكاليف الإصلاح ورسوم التسجيل التي تعادل اثني عشر ريالاً سنوياً.

وكانت السيارات من نوع لاند روفر وسيارات الجيب

والمركبات الإيطالية من نوع كامبا جنولاس تستخدم سيارات أجرة أو سيارات نقل، لكن هذه الأنواع كانت قليلة في مدينة الرياض على عكس الدول المجاورة حيث كانت تتميز بكثرتها. كما كانت هذه السيارات لا ترتبط بوقت أو مسار محدد، فهي تتحرك عقب اكتمال العدد سواء من الركاب أم من الحيوانات أم البضائع والأمتعة.

وفي أوقات الظهيرة كانت السيارات تقل الأفراد والأمتعة للمناطق المجاورة فقط. أما السفر ليلاً فلم يكن محبذاً إلا على طرق محدودة، وحتى هذه الطرق المحددة كانت محفوفة بالمخاطر نظراً لوجود قطعان الجمال والحمير التي قد تفاجئ السائق على الطريق. وفي المناطق الصحراوية ليست عمليات السطو هي ما يخشاه المسافر، فقد قُضي على تلك المخاطر في معظم المناطق، لكن الخوف على الطريق يكمن في الطريق ذاته وما قد يحتويه من حفر عميقة أو مرتفعات خطرة.

في أحد المحلات الصغيرة المحيطة بموقف الدوادمي اشترينا بعض الطعام، وقضيت هذه الليلة داخل السيارة، في حين كانت الأميرة في الخيمة على ظهر السيارة. وعلى الرغم من برودة الجو في هذه الليلة إلا أن الأميرة لم تشعر بالبرد الشديد في هذه المرة بفضل البطانية التي تعمل على البطارية. ولقد سعِدنا

كثيراً بصحبة سائق سيارة النقل الحكومية ورفاقه الذين التحقوا به على طول الطريق ، خصوصاً لمساعدتهم لنا عندما كادت سيارتنا تغوص في الرمال، إضافة إلى أن بعضهم كان يتحدث بعض الكلمات الإنجليزية. أما إبراهيم سائق سيارة النقل فكان كل ما يعرفه من اللغة الإنجليزية عبارتين هما "صباح الخير" و"استمر".

ولم يستمر الجزء الممهد من الطريق كثيراً. فبعد مرورنا على قرية فيها عدد قليل من بيوت الطين تدعى "القاعية" وجدنا عدداً من المسارات الرملية. وقررنا السير في المقدمة حتى نتفادى الغبار الصادر من عجلات سيارة النقل التي كانت أمامنا. وعلى الرغم من نعومة الرمال وعمقها الذي يمتد من أربع إلى خمس بوصات ، فلم تغص سيارتنا في الرمال إلا مرتين فقط ، ودفعناها بسهولة ، ويعزى الفضل في هذا الأمر إلى خاصية الدفع الرباعي التي كانت تتميز بها سيارتنا والتي جعلتنا نتفوق على سيارة النقل من حيث السرعة.

وعندما غربت الشمس توقفت سيارة النقل التي تصطحبنا عند نقطة تفتيش كان فيها سيارتان ، وكان بعض الأفراد السعوديين في غرفة مكتظة بالدخان يتناولون طبقاً كبيراً من اللحم بالأرز. دُعينا لتناول الطعام معهم ، ونظراً لبرودة الجو

خارج الغرفة دخلنا بغية الحصول على الدفء وتناول الشاي. وكان التعب والإرهاق يسيطران علينا، لذلك ما لبثنا أن توجهنا إلى السيارة للخلود إلى النوم.

وكانت المسافة التي قطعناها في اليوم التالي حوالي مئة ميل في الصحراء، وكنا نتمنى أن نصل إلى الجزء الممهد لنبدأ به اليوم الثالث من الرحلة. لكن اليوم الثالث من رحلتنا تحول إلى يوم عسير، وكان من أخطر الأيام التي قضيناها في رحلتنا بالمملكة العربية السعودية. ففي الصباح وعند البدء في المسير هبت رياح سريعاً ما تحولت إلى عاصفة عاتية، وبدأت الغيوم الرملية الكثيفة تحيط بنا حتى تحولت إلى طبقة من الرمل الكثيف. وقبيل منتصف النهار أصبح الأمر أكثر سوءًا، ولم نتمكن من الرؤية أمامنا لمسافة تزيد على عشرين قدماً. ومخافة أن يتعرض الموزع والكربيريتر في السيارة للعطب بسبب الغبار الكثيف قررنا الاستمرار كلما تمكنا من ذلك بالرغم من طبقات الرمال الرطبة التي كانت تغطي كل شيء تقريباً داخل السيارة. وكنا نتحرك أمام سيارة النقل، ونهدئ أحياناً السرعة من أجل أن نتمكن من سماع صوت محركها، بيد أن صوت العاصفة بدأ يطغى حتى على صوت محرك سيارتنا. وعندما توقفنا وجدت أن صوت سيارة النقل قد اختفى وأننا بمفردنا وسط العاصفة

الرملية بالصحراء التي حولت النهار إلى ليل دامس.

ولم يكن من المحبذ أن أستمر في قيادة السيارة فتوقفت وأخذت أدقق السمع. وكانت لدينا قناعة أن موقع سيارة النقل قد لا يزيد على مسافة نصف ميل خلفنا، وكنا نتوقع ظهورها في أي وقت. لكن بعض الأفكار المخيفة كانت تتسرب إلى مخيلتي وبدأت أتساءل ماذا لو أن سيارة النقل أخذت مساراً آخر؟! وهل من الممكن أن نكون قد فقدنا المسار الصحيح ودخلنا في إحدى الطرق الفرعية؟ وهل من الممكن أن يعود السائق للبحث عنا أم سيواصل طريقه دون أن يدري أننا ضللنا الطريق؟

ومرت الدقائق والساعات ولم نسمع أية أصوات، وكل ما كنا نسمعه هو صوت العاصفة المرعب. وكان الخوف يعتصرني، لكنني لم أظهر هذا الخوف. وكان عليَّ أن أتظاهر بالتماسك والثقة حتى لو كان شعوري مغايرًا لذلك. فلم تكن هذه العاصفة هي الأولى التي أتعرض لها، ولكنني في هذه المرة كنت على يقين أن هذه العاصفة ستستمر بهذا السوء لمدة يومين. ومما كان يبعث على الطمأنينة أن لدينا من الطعام والمياه ما يكفينا لأربعة أيام أو خمسة، كما أن رفاقنا في سيارة النقل سيبحثون عنا حتماً بعد أن ضل كل منا رفيقه.

وكانت الساعة الثالثة عندما بدأت العاصفة في الهدوء، وبعد مدة وجيزة بدأت الرؤيا تتحسن حتى تمكنا من الرؤيا لمسافة ربع ميل تقريباً، بيد أننا لم نتمكن من رؤية أي سيارة نقل. وكانت الرمال قد غطت أثر الإطارات، وغاصت العجلات في الرمال؛ لذلك كان من المستحيل القيام بأي محاولة لمواصلة السير، لكن المحرك لم يتأثر وكان يعمل على نحو جيد.

وفي البداية لم أر أي علامات للحياة في أي اتجاه. ثم بدأت أرى ثلاثة أشياء قاتمة اللون على بعد حوالي مئتي ياردة بعدما بدأت الرؤيا تتحسن. عقب ذلك جاء رجلان وبعض الأطفال لرؤيتنا ولم يتمكنوا من فهم ما نقول، لكنهم تمكنوا من فهم ما نريده وحددوا لنا الاتجاه الصحيح الذي يجب أن نسلكه. ثم دعونا إلى إحدى خيامهم بعد أن أشاروا إلى السماء بلونها الداكن (علامة على دخول المساء). وكان ارتفاع الخيمة حوالي تسعة أقدام وتأخذ شكل مربع بمساحة عشرين قدماً مربعاً وهي مصنعة من الحصير وأعواد الخيزران، ولقد كانت الخيمة على الرغم من بؤسها مصدرًا للحماية من الرياح المصحوبة بالغبار.

وكان هناك أربع نساء أو خمس في الخيمة يرتدين ملابس سوداء ويتزينّ بكُمٍّ كبير من الأساور والعقود في أيديهن ورقابهن، ولم يكنَّ يغطين وجوههن. كما كان الأطفال يرتدون

سلاسل فضية. عقب ذلك وفد المزيد من النساء لرؤيتنا في حين كنا نتناول الشاي. ثم جاء الرجال وبدأ الحديث فيما بينهم، في حين كان الهواء خانقا. وربما كان النقاش يدور حول المكان الذي قدمنا منه وعن جنسيتنا، ولكن لم تكن هناك وسيلة للتفاهم بيننا، فلا يوجد من بينهم من يجيد الإنجليزية أو أي لغة أخرى فهم يجيدون فقط لغتهم المحلية.

ثم طرأت للأميرة فكرة، واتجهت إلى السيارة وأحضرت جهاز التسجيل من هناك، وكان المسجل يعمل على بطاريته الخاصة أو على بطارية السيارة، وشغلت أحد الشرائط التي سجَّلناها أثناء احتفالات شهر رمضان. وكان الأمر من دواعي سرورهم جميعاً، كما ساعد على توطيد العلاقة فيما بيننا. وعلى الرغم من أن المساحة الموجودة في الخيمة كانت صغيرة إلا أن الأطفال بدؤوا بالرقص، وكان الكبار منهمكين في فحص الجهاز، وكانت لديهم رغبة عارمة في التعرف إلى الكلمة الوحيدة البارزة على الجهاز وهي جهة الصنع.

وفي هذه الأثناء هدأت العاصفة بشكل مفاجئ، وبدأت قوة الرياح تتضاءل تدريجياً، وكانت سحب الرمال تُرى هنا وهناك كما لو كانت ضباباً متناثراً في الصحراء. وفي النهاية ودَّعنا مضيفينا وحاولنا التعبير لهم عن شكرنا وامتناننا، ثم

اتجهنا صوب الجهة التي حدَّدوها، وكنا نسير ببطء تجاه النقطة التي ضللنا طريقنا عندها. وعندما وصلنا إلى المسار الرئيس توقفنا في منتصف الطريق ننتظر سيارة النقل المرافقة لنا أو أي سيارة أخرى تسير معنا على الطريق حتى ولو كلفنا ذلك قضاء تلك الليلة هناك، حيث إن الوسيلة الناجعة للقيادة في الصحراء هي أن لا تترك المسار الصحيح إلا بعد أن تحدد موقعك على وجه التحديد.

وكنا نصغي بتركيز بالغ لأي أصوات تنبعث من أي جهة. وظهرت أمامنا سيارة نقل على بعد حوالي ربع ميل تقريباً حاولنا اللحاق بها، وبعد بضع دقائق وجدنا أنه من غير الممكن القيام بذلك. وعندما كان ضوء النهار يوشك على الرحيل سمعنا صوتاً يقترب ويقترب، ولاحظنا جسماً أسود يتجه صوبنا ويكبر تدريجياً حتى تبين بعد لحظات أنه سيارة النقل المرافقة لنا.

وعلى الرغم من أنني لم أفقد الثقة طوال الرحلة وخصوصاً بعد استقبالنا في خيمة البدو إلا أن فرحتنا بلقاء سيارة النقل لم تكن تعدلها فرحة، وعانقنا كل فرد من أفرادها. وكان علينا قضاء هذه الليلة في الصحراء، ومع وجود سيارة النقل خلدنا إلى النوم.

وفي صباح اليوم التالي بدأنا السير من مطلع النهار، وعلى مدار ثمان ساعات متواصلة دون توقف ودون أن تغيب سيارة النقل عن نظري. وعندما أوشك النهار أن ينتصف، وبعد مرورنا على إحدى القرى وصل الطريق إلى سهل متسع، بعده سرنا على طرف الطريق الممهد، وبعد مرور ثلاث ساعات من السير استطعنا رؤية المعدات والآليات والجنزرات المخصصة لبناء الطرق، وبعد مرور ساعة أخرى وصلنا إلى معسكر شركة مقاولات الطرق. وكانت شركة واجنر من فرانكفورت مع مؤسستين إيطاليتين وشركة أمريكية أخرى يعملون على مدار أربع سنوات في مشروع الملك فيصل لتشييد الطرق. وكان يعمل في تلك المؤسسات أربعون خبيراً ألمانياً ونمساوياً وحوالي ستة آلاف عامل عربي، وكان قد أُنجز (١٢٥) ميلاً من الطريق، حيث رصفت المسارات الحالية بشكل جزئي، وشُيدت طرق جديدة بالكامل بما في ذلك طريق جدة السريع وبعض امتدادات الطريق الجبلي في سهل الطائف، وجزء كبير من طريق مكة المدينة السريع. وعند وصولنا إلى المجمع كان تركيز المهندسين منصباً على الجزء الذي يصل بين مكة والطائف متجهاً إلى ثاني أكبر موانئ المملكة العربية السعودية ويدعى "جازان" في مواجه بلدة "مصوع" على البحر الأحمر. وعقب إتمام هذا الطريق كان

من المتوقع أن تكون جازان بمثابة ميناء إضافي لمدينة جدة التي كانت تعاني من الزحام الشديد. كما سيساعد ذلك على تطوير المنطقة الخصبة الواقعة على امتداد قاعدة الجبال المجاورة للبحر الأحمر.

ولقد اطلعت على هذه المعلومات من قبل الموظف الألماني المسؤول عن المكتب الرئيس الواقع في أكبر ثكنات المعسكر. ومما يذكر أننا لم نتمكن من الحصول على الجعة أو النقانق كما كنا نأمل، لكن على الأقل كان هناك سرير متاح في غرفة الضيوف المخصصة لمدير الفحص عند زيارة المعسكر مُنح للأميرة، وكانت هذه الغرفة فارهة إذا ما قورنت بالخيام والقرى التي مررنا عليها في طريقنا. وكان المخيم يضم مولدات طاقة من أجل تأمين التدفئة والإضاءة وتشغيل الثلاجات، وكان الطعام يأتي يومياً من المكتب الرئيس في جدة أو من المعسكر الرئيس بالقرب من الطائف. وكان هناك أنواع عديدة من المشروبات.

وعلى مدار ساعات طويلة تحدثنا في تلك الليلة مع الموظفين الألمان داخل غرفة الطعام عن سير العمل حيث كانوا على ثقة من إتمام برنامج العمل في المواعيد التي حددتها الحكومة، لكنهم قد يحتاجون إلى مزيد من الوقت حسب بعض منهم. ومن غير المحتمل أيضاً أن تسلم المواد والمعدات الخاصة

بالعمل في الوقت المحدد نظراً للزحام الشديد في الميناء. لكنه سيكون إنجازاً رائعاً لو سُلِّم المشروع في الوقت المحدد. كما تجدر الإشارة إلى أن هناك حاجة ماسة لمزيد من العمال في جميع التخصصات. ولم يكن من السهل إيجاد حلول لكل هذه المشكلات مع وجود البيروقراطية الحالية في الوزارات. وكانت أفضل الإنجازات أن يُعبَّد كيلو متر من الطريق يومياً، وهذا الأمر لم يكن ليتحقق إلا في حال عدم حدوث أي مشكلات. وبحسب المعلومات فإن الطريق من جدة إلى تبوك وعَمَّان يمر عبر المدينة المنورة ويمتد في بعض المواضع على خط سكك حديد الحجاز القديم حتى نهايته أي على بعد مئة ميل عن الحدود الأردنية، وقد يكتمل قبل الطريق الرئيس المتجه لمدينة الرياض. وكان من الواضح أن تركيز الجهات الرسمية منصب على العمل حول مدينتي مكة والمدينة من أجل زيادة عدد الحجيج إلى الأماكن المقدسة. ويبلغ عدد الحجاج حوالي ثلاثة ملايين حاج سنوياً، لكن هذا الرقم قد يتضاعف في حال اختصار مسافة الرحلة البرية من الأردن والعراق وبلدان الشرق الأوسط الأخرى، وفي حال إمكانية وصول الحجيج من باكستان براً بدلاً من استخدام الرحلات البحرية المكلفة.

وخلال حكم الملك عبدالعزيز والد الملك فيصل، كان

اقتصاد المملكة العربية السعودية يعتمد بشكل كبير على رسوم الحج وكذلك على حركة البيع والشراء في هذا الموسم. إلا أن تلك الحقبة التي كان يخصص فيها ٦٠٪ من رسوم الحج لدعم اقتصاد الدولة قد ولت منذ زمن بعيد. ومع وجود دخل يقدر بحوالي مليوني ريال يمثل نصف قيمة إنتاج النفط المنتج من شركة أرامكو، فإن مبلغ العشرة آلاف ريال الذي كان يحصَّل من الحجاج لا يكاد يذكر. وكان الأهم من ذلك هو تلك الملايين التي ينفقها الحجيج على شراء البضائع في المملكة العربية السعودية في أسواق مكة والمدينة وجدة والأماكن الأخرى التي يمرون بها في رحلتهم للوصول للأماكن المقدسة. ومما يذكر أيضاً أن بعض الحجاج كانوا يجلبون معهم البضائع بدلاً من المال من أجل مقايضتها بالطعام. وفي القرون القديمة كانت البطانيات التقليدية والفرش والسجادات أكثر البضائع رواجاً وذلك لإمكانية استخدامها أثناء الرحلة وبيعها إذا اقتضت الحاجة لذلك. وعموماً فقد كانت المملكة العربية السعودية تستفيد كثيراً من هذا الموسم.

وبعد قضاء ليلة مريحة بدأنا في صباح اليوم التالي في المرحلة الأخيرة. وكان علينا أن نقطع مسافة ستين ميلاً إضافية قبل الوصول إلى الطريق الممهد في "عشيرة"، عندها ستكون أمامنا

مسافة خمسين ميلاً للوصول إلى مدينة الطائف، المنتجع الجبلي المعروف الذي يعد مقر الإقامة الصيفية للعديد من تجار مدن جدة ومكة والمدينة والرياض. ولم تكن مدينة الطائف تتميز بالمناخ الجبلي الرائع فحسب، بل كانت طبيعتها خلابة، وفيها العديد من المباني التاريخية. وتوقفنا على بُعْد ثلاثين ميلاً من المرتفع في المطار الواقع على السهل المنبسط، لكن سائق سيارة النقل أخبرني أن هناك طريقاً منحدراً داخل المدينة يمكننا من تحميل سيارة الهفلنجر بسهولة على ظهر سيارة النقل لننتقل إلى المرحلة الأخيرة من رحلتنا. واتفقنا على القيام بذلك على الرغم من أن هذا الأمر يعني أن رحلتنا بالطائرة ستتأخر يوماً إضافياً. وبعد مرور أربعة أيام من التعب والإرهاق والعواصف والرمال والغبار ومعاناة حرارة الجو نهاراً وبرودته ليلاً، بدأنا نشعر بمتعة كبيرة وخصوصاً بعدما وجدنا غرفة للاستحمام. وازدادت المتعة بمشاهدة الحياة الفولكلورية لمدينة الطائف والأسواق والمباني ذات الطراز التركي، والبلكونات والمداخل الخشبية المزخرفة.

وكان اليوم الذي قضيناه بمدينة الطائف ممتعاً، وهذا جعل الوقت يمر بسرعة فائقة. وشُحنت سيارتنا على ظهر سيارة النقل في صباح اليوم التالي، وقررنا المغادرة في الطائرة التي ستطير في

ظهر ذلك اليوم إلى جدة. وكانت الطائرة التي أقلتنا من نوع (DC6) ذات المحركات الأربعة وقد تأخرت عن الإقلاع حتى حلول الظلام ولم يتسن لنا رؤية الجبال، بيد أننا رأينا بعضاً منها مع طلوع الفجر. وأعتقد أن الطائرة لم تتجه في خط مستقيم إلى مدينة جدة، بل سلكت منعطفاً لعدة أميال بحسب الأضواء التي رأيتها. ولم أدر ما السبب في انعطافها، فلربما كان السبب هو عدم السماح لغير المسلمين برؤية الأماكن المقدسة أو ربما كان السبب متعلقاً بما يسهل التحليق فحسب. وعموماً فقد استغرقت الرحلة بمجملها خمساً وأربعين دقيقة وكانت سهلة ومريحة. لكن نهاية الرحلة كانت غير متوقعة. فعندما حمل الناقل أمتعتي من الطائرة سقطت الأمتعة ووقعت على الأرض أمام موظفي الجمارك وأمام السيد عباس سندي الموفد من قبل وزارة الإعلام لاستقبالنا في المطار.

في مدينة جدة

كانت المسافة من المطار إلى الفندق قصيرة حوالي ميل، قطعناها بالسيارة إلى فندق الحرمين الجديد بجدة. وبمجرد وصولنا لاحظنا أن الفرق لا يكمن في المناخ ودرجة الحرارة فحسب ولكن في الجو العام كله. ففي مدينة الرياض كان كل شيء يبدو جدياً، وكان الجو دافئاً في النهار فقط أما في المساء فكان بارداً جداً. وفي الطائف كان الجو أكثر برودة وذلك لأنها ترتفع عن مستوى سطح البحر بمقدار (٤٠٠٠) قدم. أما في مدينة جدة فقد كان الجو حاراً حتى في المساء. وكان المكان كله مفعماً بعبق ونسيم الشرق.

وراودنا شكٌّ في أن السيد عباس سندي سيتردد نوعاً ما عندما طلبنا منه فور لقائنا تأمين سيارة لنا لنذهب إلى شاطئ البحر في اليوم التالي وكان يوم الجمعة، حيث علمنا قبل ذلك من أصدقائنا بمدينة الرياض أن شاطئ البحر يبعد عن المدينة مسافة بضعة أميال، كما كانت لدينا قناعة أن سيارتنا لن تصل بأي شكل من الأشكال قبل يوم السبت، كما كنا على علم بأن أي مسلم لا يمكن أن يمر على مكة المكرمة دون أن يزور الكعبة وخصوصاً في يوم الجمعة. لكن هذا الموظف الكبير في وزارة الإعلام لم يبد أي علامات استغراب تجاه طلبنا للسيارة، فلربما

كان يتعرض لمثل هذا الطلب كثيراً أثناء مدة خدمته بالوزارة وذلك من الصحفيين الأجانب القادمين من جميع أنحاء العالم والذين غالباً ما تكون هذه المدينة التي تقع على شاطئ البحر الأحمر محطتهم الأولى. وتعد مدينة جدة من أكبر مدن المملكة العربية السعودية، كما تحتضن المكاتب والقنصليات الأجنبية ووزارة الإعلام. وأخبرنا السيد عباس أنه ستُؤمن سيارة وسائق لمساعدتنا طوال الوقت بغض النظر عن موعد وصول سيارتنا. كما أخبرني السيد عباس أنه من الأفضل أن لا أقود سيارتي داخل المدينة. ووعد أيضاً بأنه سينسق مع السيد هايمان وهو صديق له من الجنسية البريطانية لديه بيت على شاطئ البحر من أجل استضافتنا هناك. ومن الواضح وحسب طبيعة الحياة في مدن المملكة العربية السعودية أنه لم تكن هناك أماكن عامة للسباحة وللاستحمام، بل كانت هناك أماكن خاصة تُؤمِّن تلك الخدمة مع توفير شروط الأمن والسلامة بهذا الخصوص، حيث إن بقية الأماكن التي لا تخلو من السباحة والاستحمام فيها خطر كبير إن لم يكن الاستحمام مستحيلاً بسبب كثرة الوحل.

وقبلنا هذا العرض، وقضينا يوماً رائعاً في المياه الدافئة في الجزء الخاص بالسيد هايمان على الشاطئ. وكان السيد هايمان مهتماً بالغطس وأنشطة الصيد، وبصحبته رأيت بعض الشعب

المرجانية الرائعة. كما أن مرافقة هذا الرجل أفادتني كثيراً في التعرف إلى مدينة جدة والتطور التجاري في المملكة العربية السعودية حيث قد قضى السيد هايمان أكثر من عشر سنوات في هذه المدينة، وكان يتعامل مع كبريات شركات التصنيع البريطانية في مجال سيارات النقل والتراكتورات.

ولقد ظلت منطقة البحر الأحمر وداخل منطقة نجد مختلفتين إلى حد ما عن بقية أجزاء المملكة العربية السعودية، واستمرتا على هذا النحو على مدار أكثر من ألف عام باستثناء مدة قصيرة في القرن الثامن عشر عندما وقعت العاصمة في يد القوات المصرية المرسلة من قبل العثمانيين، ثم دخلها الملك عبدالعزيز وجعلها جزءًا من المملكة العربية السعودية. وحدث أن رأيت مدينة جدة في أحد أسفاري منذ ست سنوات من سفينة شحن بريطانية. ولم يُسمح لنا بالدخول في ذاك الوقت نظراً لانتشار وباء الكوليرا هناك. ولو سُمح لنا في حينها لما تمكنت من معرفتها الآن. وكانت مدينة جدة الجديدة تمتد في كل الاتجاهات ويقطنها ثلاث مئة ألف إلى أربع مئة ألف نسمة. وكما هو الحال لمدينة الرياض فقد كانت المباني الحكومية الجديدة والمدارس والمكاتب والمستشفيات تنتشر بسرعة فائقة. وفي كل عام كانت تشق طرق جديدة في الأحياء التركية القديمة

من المدينة، وشُيدت ناطحات سحاب بطول عشرة طوابق كانت تلقي بظلالها على المساجد بمناراتها المختلفة الأطوال.

بيد أن التأثير التركي كان لا يزال واضحاً، حيث إن بعض المباني ذات الطراز التركي لا تزال قائمة لتضفي على هذه المدينة سحراً بمشربياتها الخشبية ذات الألوان الزرقاء والحمراء والخضراء التي لا يتسنى للمرء أن يرى ما بداخلها، والهدف من ذلك هو تمكين النساء من رؤية ما يدور بالشارع دون أن يراهن أحد.

وكان لديَّ مزيد من الوقت لزيارة الأماكن القديمة والجديدة بالمدينة وتصويرها. وفي لقاء لنا في وزارة الإعلام وجدنا أن مدير عام المديرية السيد فرج الذي ندين له بكثير من الفضل قد وضع برنامجاً لنا يمتد لأسبوع وهي مجمل المدة التي سنقضيها في مدينة جدة. وفي اليوم التالي وعقب زيارة وكالات الشحن علمت أنه لا توجد أي سفينة ستبحر إلى أدينور، وجهتنا المقبلة خلال أسبوعين أو ثلاثة. أما القارب الذي يقل الركاب فلا يبحر إلا كل ستة أسابيع. ومع ذلك فلم أعر هذا الأمر اهتماماً كبيراً، فلم نكن نزلاء في ضيافة وزارة الإعلام السعودية، وكان الفندق الذي نقيم فيه يفوق الفندق الذي أقمنا فيه في مدينة الرياض جمالاً وكثرة في الخدمات. وكانت هناك أماكن جيدة تحيط بنا يمكن قضاء أوقات ممتعة فيها. كما

كان هناك مطعم مفتوح في أعلى الفندق، يظل مفتوحاً حتى منتصف الليل، ويحتوي على جهازي تلفاز كبيرين. وكان يقيم في الفندق عدد من الموظفين الأمريكيين العاملين في الخطوط الجوية السعودية، وكانوا يلعبون البريدج في أوقات الظهيرة وعند المساء كل يوم. كما كانت هناك سينما مخصصة لهم ولضيوفهم في صالة فندق جراند. كما تعرفنا إلى بعض المهندسين النمساويين الذين فرغوا منذ مدة وجيزة من تشييد مبنى لمحطة الإذاعة على بُعْد حوالي عشرة أميال خارج المدينة، وكان هناك العديد من البريطانيين يعملون لدى شركات ومكاتب متعددة في مدينة جدة. وبشكل أو بآخر فقد كانت لدينا العديد من النشاطات الاجتماعية خلال مدة إقامتنا.

أما فيما يخص الأميرة، فلم تعدم وسيلة في التمتع وقضاء أفضل الأوقات. وتقابلت مع رجل يدعى طلالاً، وهو أرستقراطي سوري كان يعمل لدى الحكومة السعودية. وعن طريق السيد طلال استطاعت الأميرة التعرف إلى أفضل طبقات المجتمع في مدينة جدة، وحضرت العديد من الحفلات المتنوعة وسباقات السيارات الليلية التي كانت تنظم بشكل يومي تقريباً، وهو ما جعل الأميرة تقضي أوقاتاً رائعة في هذه المدينة. واستطعتُ عن طريق الأميرة معرفة الكثير عن الحياة الداخلية

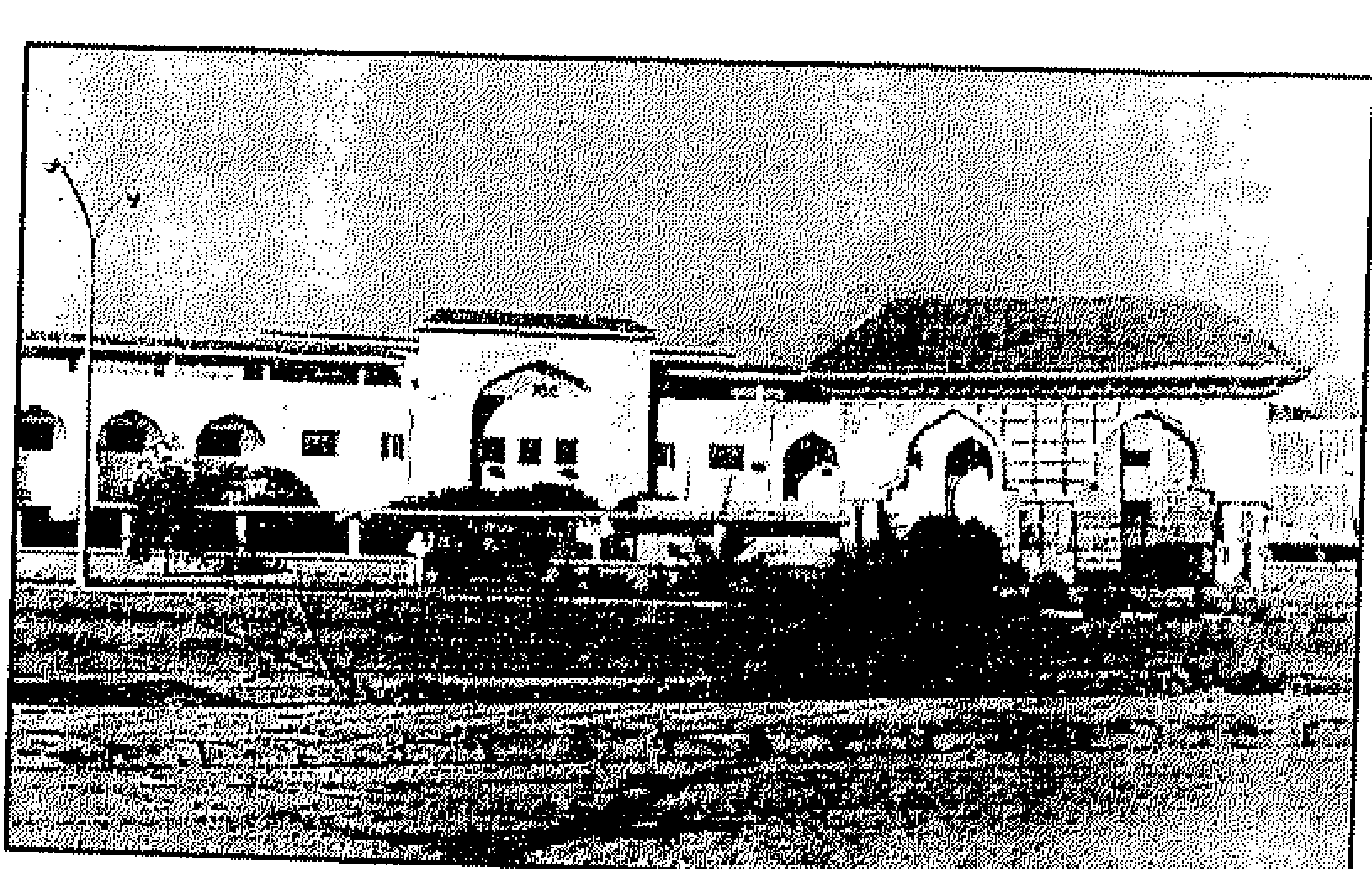
والعادات المحلية وأنواع المتعة الخاصة بالطبقة العليا في المملكة العربية السعودية.

وكانت أفضل محطات البرنامج المخصص لنا هي زيارة أستوديو التلفزيون الجديد، وهو مبنى حديث من طابق واحد يلي مبنى وزارة الإعلام المكون من خمسة عشر طابقاً.

وكان من بين الموظفين خبراء من الغرب والشرق. وكانت الوظائف الرئيسة مخصصة للسعوديين، ويخضع لإدارتهم موظفون كنديون وتشيكوسلوفاكيون ومجريون ولبنانيون وآخرون. وكان المدير فخوراً جداً بالفلم الوثقافي الذي أُعد مؤخرًا عن التطور في المملكة العربية السعودية، حيث عمل على إعداد هذا البرنامج فريق عمل من البريطانيين والسعوديين على مدار ثلاث سنوات جمع خلالها مواد كثيرة ومتميزة عن الفلكلور والعادات والتقاليد والرقصات الشعبية. وتمثل الصور الملونة للكعبة وجموع الحجيج حولها منظراً رائعاً لا يمكن نسيانه لغير المسلمين.

وفي نفس اليوم الذي زرت فيه الأستوديو زرت المدرسة الجديدة التي كانت قيد التشييد منذ عامين، ويدرس فيها ست مئة طالب ثلثهم يقيم في سكن الطلاب بالمدرسة. وبالإضافة إلى الفصول الدراسية زرت مختبر الكيمياء وفناء المدرسة وساحة

الألعاب والمكاتب الإدارية. وقضينا معظم وقت الزيارة في المكاتب حيث اطلعت على العديد من الإحصاءات التي تشير إلى مدى التقدم الذي أُحرز في المجال التعليمي الذي أُنفقت مبالغ طائلة من أجل تحقيقه. ولقد بلغت نفقات وزارة التعليم حوالي أربع مئة مليون ريال ، وبذلك حصلت على نسبة ١٢٪ من دخل الدولة ، وهي أعلى نسبة من بين الوزارات في ميزانية الدولة للعام ١٩٦٥م والبالغة خمسة مليارات ريال ، تلتها وزارة المواصلات في المرتبة الثانية ، تعقبها وزارة الدفاع ، والوزارات المدنية الأخرى في المرتبة الثالثة. وخلال الست سنوات الماضية كان عدد المدارس والطلاب يتضاعف كل عام تقريبا. ففي العام ١٩٦٠م كان هناك (١٥) مدرسة وكان عدد الطلاب خمسة آلاف وخمس مئة. وفي العام ١٩٦٥م قفز عدد المدارس إلى (٢٨٥٩) مدرسة وعدد الطلاب إلى (٣٢٨٠٠٠) طالب.



مبنى وزارة المعارف بالرياض

وفيما يتعلق بتعليم البنات فقد كان الأمر أكثر إشراقاً. ففي العام ١٩٦٢م وعندما بدأ التركيز على إحراز تقدم في تعليم البنات، كان إجمالي عدد المدارس في الدولة كلها لا يتعدى الست مدارس تضم حوالي مئتين وخمسين طالبة. وكان من الصعب إقناع الآباء المحافظين أن يرسلوا بناتهم إلى المدارس الحديثة، لكن الوعي بدأ ينمو رويداً رويداً. وفي العام ١٩٦٤م قفز عدد المؤسسات التعليمية الخاصة بالبنات إلى (١٨٠) مؤسسة تعليمية تضم أكثر من (٤٠٠٠٠٠) طالبة.

وكانت جامعة الرياض بكلياتها الأربع وأساتذتها المئة والثمانين وطلابها الألف وثلاث مئة تعد أهم مؤسسة تعليمية في المملكة، وفيها كان التعليم متطوراً ويُؤمِّن قدراً جيداً من العلم والمعرفة للطلاب الجادين الراغبين في العلم والتعلم. وخلال مدة إقامتي بمدينة الرياض لم يتسن لي زيارة الجامعة، ولم يتسن لي إلا رؤيتها من الخارج، وذلك لأننا كنا في شهر رمضان الذي يخصص عادة للإجازات. ولقد علمت الكثير عن التطور السريع في مجال التعليم العالي. فبالإضافة إلى جامعة الرياض كانت هناك جامعة البترول والمعادن في الظهران والجامعة الإسلامية ودار التوحيد بمكة المكرمة[1]، والعديد من

(١) دار التوحيد في الطائف وليست في مكة المكرمة. (المعلق).

المدارس التجارية ومراكز التدريب التي تعمل تحت إشراف الحكومة السعودية. وكان التعليم في هذه المؤسسات مجانياً. وكان العديد من المعلمين والأساتذة من الوافدين وغالبيتهم من الجنسيات العربية كمصر واللاجئين الفلسطينيين والأردنيين والسوريين بواقع تسعين في المئة على الأقل. أما في الجامعات فكان معظم أعضاء هيئة التدريس العلميين من الجنسيات الأمريكية والبريطانية والفرنسية والكندية.

ولم تكن المميزات تقتصر على مجانية التعليم والأجور العالية للمعلمين فحسب، بل كانت هناك خدمات النقل المجاني، حيث كان بعض الطلاب يقطنون خارج المدن، لذلك كانت المدارس تنقلهم للمدارس يومياً عن طريق حافلات مخصصة لذلك. وكانت هناك ثلاث أو أربع حافلات كبيرة حمراء اللون تتحرك من المدرسة عندما كنت أهمُّ بمغادرة المبنى.

وبالإضافة إلى هذه الملايين من الريالات التي أُنفقت في التعليم المجاني على نحو يفوق ما تنفقه أي دولة أوربية يبلغ عدد سكانها عشرة أضعاف سكان المملكة العربية السعودية، كانت هناك خدمات صحية مجانية للأجانب والمواطنين على حد سواء. وكان عدد المرضى الذين يُعالجون سنوياً حوالي مليوني مريض، بالإضافة إلى حوالي (٢٠٠٠٠) عملية جراحية تُجرى

وكذلك حوالي (١٠٠٠٠٠) تحليل مخبري تتم في المستشفيات الحكومية.

وعندما زرت المستشفى الإيطالي في مدينة جدة كانت تكلفة الغرفة الواحدة أربعين ريالاً عن كل أسبوع. وفي البداية ظننت أن مستوى خدمات العلاج فيها ربما يكون أفضل من المستشفيات الحكومية المجانية. لذلك توجهت إلى أحد المستشفيات الحكومية، ولم أجد اختلافاً يُذكر بينهما. فالمستشفيات الحكومية كانت تضم عدداً كبيراً من الجراحين والكوادر الطبية الأخرى من الجنسية المصرية مع عدد قليل من الأوربيين بالمقارنة بالمستشفى الإيطالي. أما فيما يتعلق بمستوى النظافة والمعدات الطبية الحديثة في مجال الجراحة والأشعة فقد كانت خدمات المستشفى الحكومي تعادل المستشفى الألماني. وكان الفارق الوحيد بين المستشفى الألماني والحكومي هو أن المستشفى الألماني يضم ساعتين كبيرتين متجاورتين إحداهما تشير إلى العاشرة صباحاً والأخرى تشير إلى الرابعة عصرًا، وهذا يجعلك تتعرف إلى الفرق بين التوقيتين العربي والأوربي. أما في المستشفيات الحكومية فكان يمكنك التعرف إلى التوقيت العربي فقط. وفي حال تعرُّضي لأي صعوبات في مجال تحديد التوقيت يمكنني قراءة التاريخ الرسمي الذي يكتبه الموظف في

المستشفى الألماني الذي يشير إلى الخامس عشر من فبراير لعام ١٩٦٦م في حين التاريخ بحسب الأرقام التي يكتبها زميله في المستشفى الحكومي هو الشهر الأول من العام ١٣٨٦هـ.

ولم تقتصر جميع المشاهد التي رأيتها في هذه الرحلة على ما رأيته داخل مدينة جدة. فعلى شاطئ البحر باتجاه الشمال بالقرب من السفارة الأمريكية كان هناك قصر جديد للملك فيصل بُني مؤخراً. وكقصره في مدينة الرياض كان هذا القصر يحتل مساحة كبيرة. وهكذا يُبنى عدد كبير من الغرف تكفي لسنوات وسنوات قادمة. ولكن ما كان يميز الملك فيصل أنه كان يحافظ على التقاليد المتعلقة بقصوره.

وفي اليوم التالي لزيارة مدينة جدة توجهنا إلى مصنع الأسمنت الذي يقع على بعد عشرة أميال شمال المدينة على طريق المدينة المنورة السريع. وكانت عمليات التشييد قائمة على قدم وسائق في هذا المصنع الذي كان يعد أهم مصانع الأسمنت الثلاثة الموجودة في المملكة العربية السعودية. وكان هذا المصنع يضم اثنين من الأجانب القادمين من المنطقة الشرقية للدولة وستة موظفين لبنانيين مع عمالة مصرية. علماً بأنني في نهاية المطاف أُخبرت أن جميع الموظفين سعوديون، وكان تقويمي غير موفق، ولم يتسن لي تمييز الوجوه الداكنة.

وعلى الجانب الآخر من مدينة جدة وعلى طريق مكة المكرمة توجهت بعد ظهر هذا اليوم إلى مبنى البث الجديد الذي اكتمل تشييده منذ بضعة أشهر بواسطة شركة سيمنس، وكان يعمل فيه عدد من المهندسين الألمان والنمساويين، وقد غادروا كما أخبرني صديقي السوري الجنسية الذي كان لا يزال على رأس العمل ولمدة عام قادم من أجل تدريب الموظفين السعوديين الذين كانت ستوكل إليهم إدارة المحطة لاحقاً.

وذات مرة كانت الأميرة مدعوة لحضور حفل زفاف لفتاة ثرية تنتمي لأسرة موظف حكومي كبير، وكان يقف بجانب العريس أخوه ووالداه فقط. وتجدر الإشارة هنا إلى أن الميل الشديد إلى تقليد النسق الغربي في الحياة كانت علامة مميزة لما يسمى بالأوساط الراقية. فترى أحياناً زوجات موظفي الحكومة في حفلات العشاء والحفلات المتنوعة يرتدين الزي الغربي. وفي بعض الأحيان وكما حدث في بيت السيد فؤاد علكاوي في مدينة الرياض تقوم السيدات اللائي رُبِّين على الطريقة المحافظة باستقبال ضيوفهن في بيوتهن وهن كاشفات لوجوههن. أما في الشوارع فالنساء يغطين وجوههن.

ولقد علمت الكثير من تاريخ هذا البلد من القنصل النمساوي السيد مرتوك الذي كان مسؤولاً عن مكتب للاستيراد

والتصدير، وكان يتعامل مع العديد من مؤسسات المعدات النمساوية مثل مؤسسة بوش ووركس التي كانت تعمل في مجال الإطارات من نوع سمبيرت وكذلك الدراجات النارية التشيكوسلوفاكية (ولقد وجدت في هذه المؤسسة ميكانيكياً إيطالياً بارعاً في إصلاح سيارتي). واستمعت للقنصل على مدار ساعات طويلة وهو يحكي عن تاريخ الجزيرة العربية. وكان السيد مرتوك مسلماً، لذلك كان يتوقف قليلاً أثناء السرد لممارسة الشعائر الدينية التي كان يؤديها في غرفة مجاورة حيث كان يقوم على سجادته بالسجود والركوع، ولم يكن مسموحاً بأي إزعاج أثناء أدائه للصلاة.

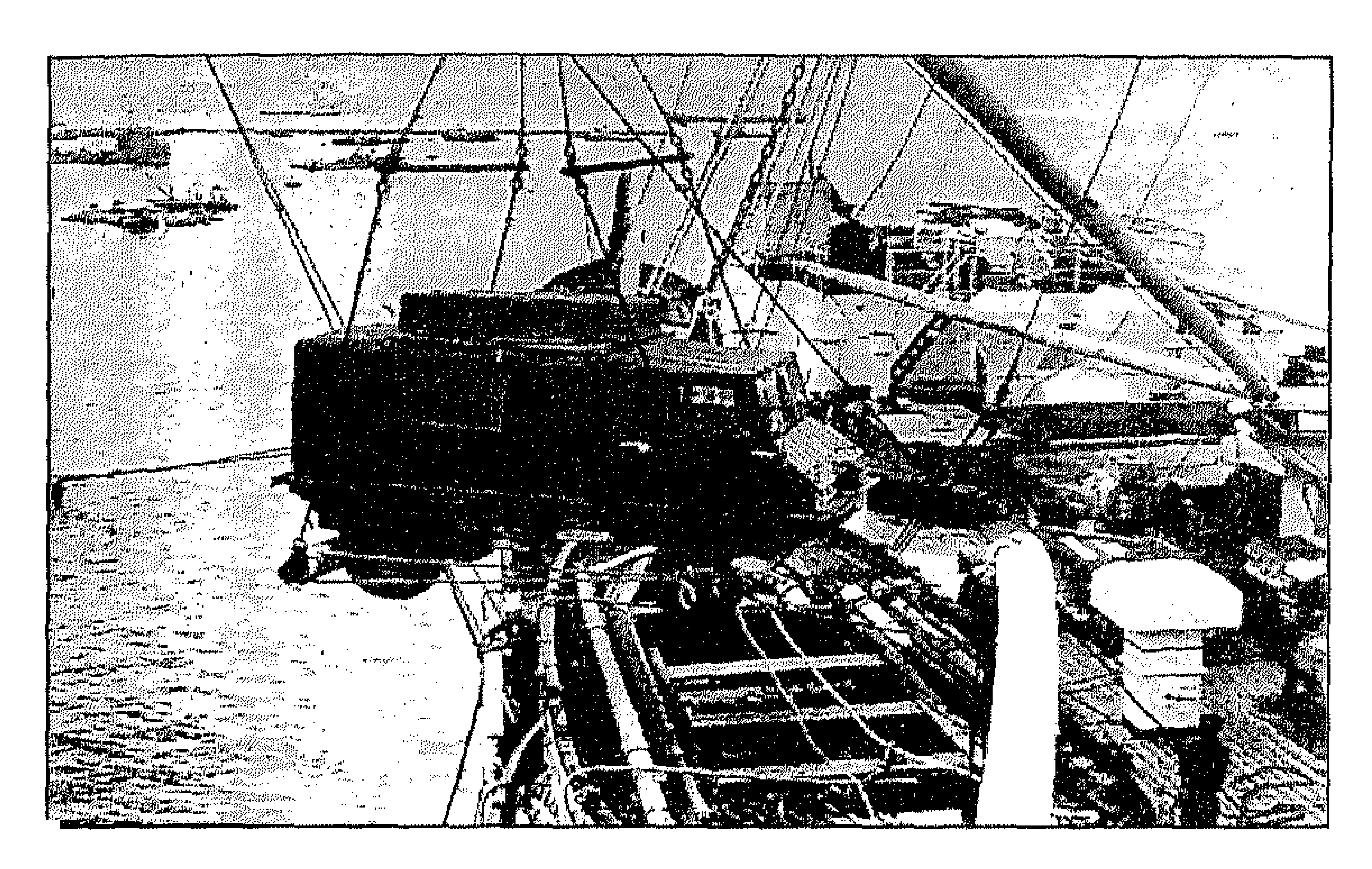
وكان القنصل على علم بحركة السفن، وندين له بالشكر الجزيل لعدم إطالة مدة إقامتنا بمدينة جدة. فبعد مدة أسبوع على إقامتنا علم السيد مرتوك أن إحدى سفن الحجيج على خط الشحن الباكستاني ستصل في الثامن عشر من هذا الشهر، وكان من المتوقع أن تغادر جدة إلى عدن وبومباي في اليوم التالي. وكان كل شيء معداً من طرفنا عندما رست الباخرة في ميناء جدة، ودفعت قيمة التذاكر لدى مكتب السفريات. وقبل أن نصعد على ظهر السفينة، علمت من القبطان أن السفينة ستتجه إلى مصوع وليس إلى عدن، لكن القبطان أكد لي أنه بالإمكان

الانتقال من هناك إلى المستعمرة البريطانية بسهولة.

لكنني لم أعط لنفسي مدة تفكير في اتخاذ القرار، لأن ذلك يعني مزيدًا من التأخير والنفقات الإضافية دون جدوى، لذلك اتجهت ثانية إلى القنصل الذي عمل اللازم عن طريق الهاتف، وغيَّر الوكيل في أقل من ساعتين وجهته إلى عدن. وفي وقت متأخر من مساء هذا اليوم كانت الأميرة التي كانت ترغب في قضاء مزيد من الوقت في مدينة جدة تجلس أمامنا في السيارة الحكومية، وكنت مع القنصل في سيارتي الهفلنجر إلى الخلف منها ننتظر أمام مبنى الجمارك. وفي البداية كان من الواضح أن كل شيء يسير على ما يرام، لكن وفي اللحظة الأخيرة طُلب منا تقديم جوازات السفر للمرة الثانية على الرغم من أنها قد فُحصت من قبل. بيد أنه كان هناك ضابط آخر بدأ ينظر إلى الختم الذي كان من المتوقع أن يضعه الضابط الأول لكن من الواضح أنه لم يفعل ذلك. وحاول القنصل وسائق السيارة الحكومية إقناع الرجل دون جدوى، لذلك بدأنا في مرحلة صعبة أخرى حيث اتجهنا إلى مدير شؤون الأجانب في شقته الخاصة بالطابق الأول، ثم توجهنا عقب ذلك بسرعة إلى مساعده المكلف بأختام المكتب، ومن ثم أسرعنا إلى المكتب حيث تتم آخر إجراءات المغادرة في تمام الساعة الواحدة

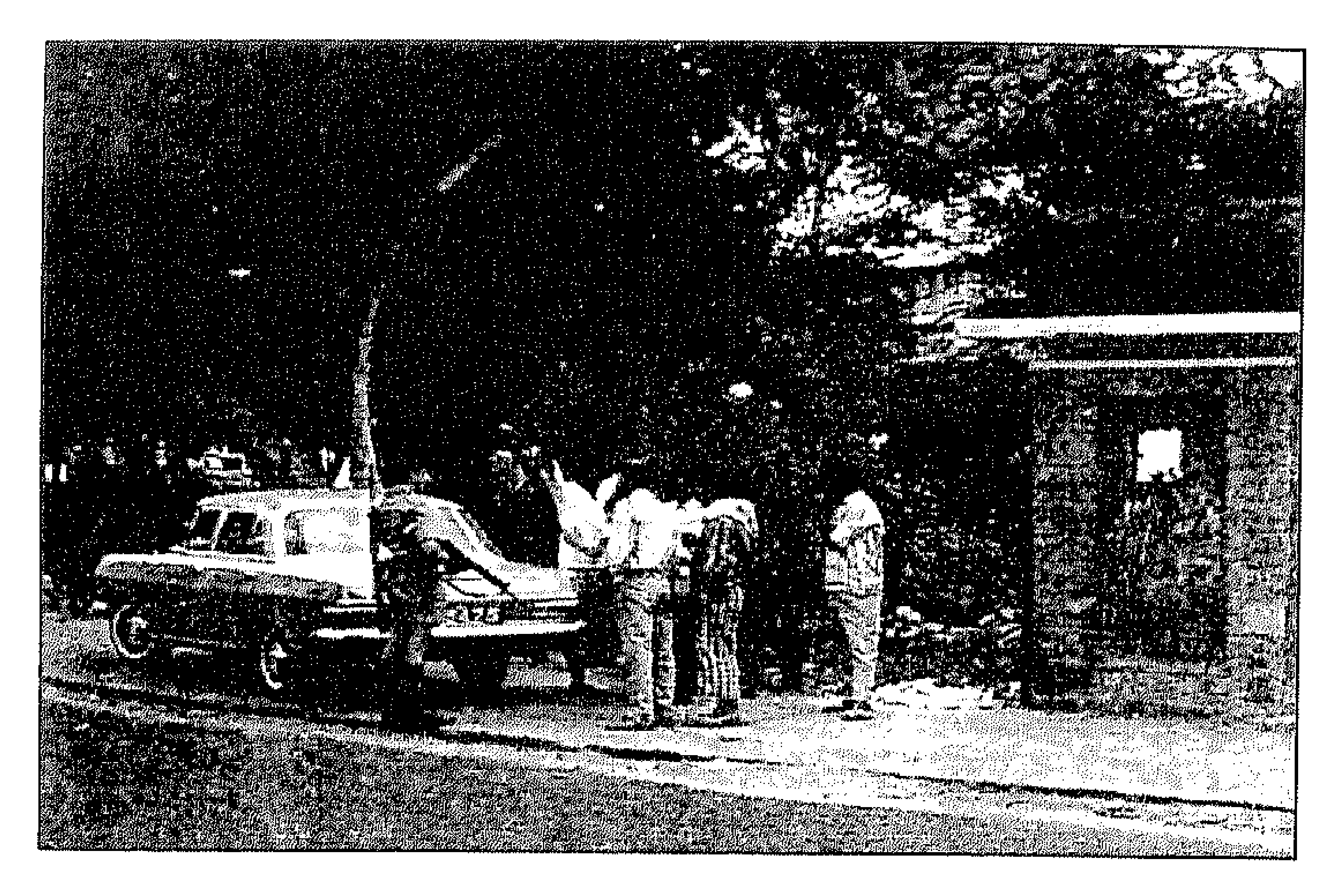
صباحاً، وتمكنا أخيراً من الصعود على ظهر سفينة الحجاج في تمام الساعة الثانية صباحاً. وفي الخامسة صباحاً ومع بزوغ علامات يوم جديد شُحنت سيارتنا على ظهر السفينة، ومع إعلان مآذن جدة للصلاة تحركت السفينة إلى وجهتها التالية.

وتمكنا عند وقت الظهيرة فقط من التعرف إلى سفينة الحجاج، فحمولتها حوالي ألف ومئتي راكب موزعة على ثلاث طوابق إركاب، وخط سيرها من باكستان إلى جدة. وعلى ظهر هذه السفينة التي تقل في رحلة العودة حوالي ألفين وأربع مئة حاج، كان هناك راكبان فقط هما أنا والأميرة. وعلى الرغم من أننا كنا من ركاب الدرجة الثالثة إلا أننا حصلنا على غرفتين في الدرجة الأعلى، وكنا نتناول الطعام على نفس الطاولة الكبيرة التي يتناول عليها الملاحون والمهندسون طعامهم. وبما أن جميع الموظفين كانوا من المسلمين فلم يكن هناك موسيقى أو ألعاب أو مسبح أو تلفاز. وكان قبطان السفينة يدعونا في عصر كل يوم لنتناول معه عصير الليمون، وكان يبذل كل جهد ممكن من أجل أن نعتنق الإسلام. وتوقف عن هذا الأمر في اليوم الأخير عندما وجد أن هذا الأمر لا طائل منه، لكنه في النهاية وصل بنا إلى عدن.



الوصول إلى عدن: حيث تظهر سيارة هفلنجر معلقة على جانب الباخرة قبل تنزيلها

ولم تكن الخصائص السلبية لهذه الرحلة التي امتدت لأربعة أيام تقتصر على الخطب الطويلة لقبطان السفينة أو طريقة معاملة الموظفين الذين كانوا يتجنبون الحديث معنا إلا نادرًا، أو قلة المياه الساخنة ووسائل الراحة الأخرى التي كانت تقدم بحسب فئة التذاكر المخصصة لنا، بل كان أسوأها على الإطلاق هو الطعام الهندي مع الحجم الكبير من التوابل والكاري الحار الذي يغطي جميع الأطباق التي تقدم لنا سواء كانت خضاراً أم دجاجاً أم غيرها وكانت بمثابة العلقم في أفواهنا. ولقد شكوت مرارًا لكن شكواي ذهبت أدراج الرياح.



فرقة من القوات البريطانية تقوم بتفتيش ركاب سيارة مارة في عدن

ولو أنني توقعت هذه المعاملة على ظهر السفينة وما حدث لنا عند وصولنا إلى عدن حيث تصادف ذلك مع حدوث أحد الإضرابات العمالية التي كان يقوم بها عمال الموانئ ردًّا على ما قامت به الشرطة البريطانية من إجراءات تجاه التفجيرات، مع حقيقة أن الأميرة كانت غاضبة من إجباري لها على مغادرة مدينة جدة، لكنت بالتأكيد مكثت في المملكة العربية السعودية منتظراً فرصة أخرى للرحيل.

السيرة الذاتية

للدكتور عمر عبدالله أحمد باقبص

— تاريخ ومكان الميلاد: جدة ١٣٧٧هـ.

— حصل على دكتوراه في الأدب الإنجليزي من جامعة إسيكس ببريطانيا.

— عمل رئيسا لقسم اللغات الأوروبية وآدابها بكلية الآداب والعلوم الإنسانية بجامعة الملك عبدالعزيز من ٩ رجب ١٤١٨هـ وحتى ٩ رجب ١٤٢٠هـ.

— ترقى إلى درجة أستاذ بقسم اللغات الأوروبية في الجامعة في ذي الحجة عام ١٤٢٤هـ.

من أعماله المنشورة:

١ - الإسلام والديمقراطية والغرب.

٢ - موقع كارلايل في الدراسات الإستشراقية.

٣ - البحث عن السلف في روايات توني موريسون الوجود البريطاني في الهند ونهاية الإمبراطورية.

٤ - أدب الرحلات الأمريكية إلى الأرض المقدسة في القرن التاسع عشر الميلادي وغيرها.

— أنجز مشروعي بحثين مدعمين للجامعة الأول بعنوان تعامل الصحافة البريطانية مع أحداث تتعلق بالمسلمين بعد ٧ يوليو ٢٠٠٦م، والثاني بعنوان روائع من الأدب الأفرو أمريكي.

— شارك في العديد من المؤتمرات العلمية بداخل المملكة وخارجها كما حكم أبحاثا من جامعات عدة داخل المملكة و خارجها.

إصدارات دارة الملك عبدالعزيز

١ – **فهارس كتاب عنوان المجد في تاريخ نجد**، السيد أحمد مرسي عباس، ١٣٩٥هـ.

٢ – **لمع الشهاب في سيرة الشيخ محمد بن عبدالوهاب**، تحقيق الشيخ عبدالرحمن بن عبداللطيف آل الشيخ، ١٣٩٥هـ.

٣ – **سلسلة قادة الجزيرة – قال الجد لأحفاده**، عبدالوهاب فتال. (د. ت).

٤ – **سعود الكبير – الإمام سعود بن عبدالعزيز**، عبدالوهاب فتال. (د. ت).

٥ – **عثمان بن عبدالرحمن المضايفي – عهد سعود الكبير**، عبدالوهاب فتال. (د. ت).

٦ – **الإمام القائد عبدالعزيز بن محمد بن سعود**، عبدالوهاب فتال. (د. ت).

٧ – **هذا هو كتاب سيرة الإمام الشيخ محمد بن عبدالوهاب**، أمين سعيد، ١٣٩٥هـ.

٨ – **المرأة: كيف عاملها الإسلام**، الشيخ حسن بن عبدالله آل الشيخ. (د. ت).

٩ – **الإصلاح الاجتماعي في عهد الملك عبدالعزيز**، د. عبدالفتاح أبو علية، ١٣٩٦هـ.

١٠ – **العرب بين الإرهاص والمعجزة**، محمد حسين زيدان، ١٣٩٧هـ.

١١ – **بنو هلال بين الأسطورة والحقيقة**، محمد حسين زيدان، ١٣٩٧هـ.

١٢ – **رحلات الأوروبيين إلى نجد وشبه الجزيرة العربية**، محمد حسين زيدان، ١٣٩٧هـ.

١٣ – **الملك الشهيد فيصل بن عبدالعزيز ودعوة التضامن الإسلامي**، مناع القطان، ١٣٩٦هـ.

١٤ – **انتشار دعوة الشيخ محمد بن عبدالوهاب خارج الجزيرة العربية**، محمد كمال جمعة، ١٣٩٧هـ.

١٥ – **أضواء حول الإستراتيجية العسكرية للملك عبدالعزيز وحروبه**، محمد إبراهيم رحمو، ط٢، ١٣٩٨هـ.

١٦ – **تاريخ الدولة السعودية**، أمين سعيد، ١٤٠١هـ.

١٧ – **مكة في عصر ما قبل الإسلام**، السيد أحمد أبو الفضل عوض الله، ١٤٠١هـ.

١٨ – **الأطلس التاريخي للدولة السعودية**، إبراهيم جمعة، ١٣٩٩هـ.

١٩ – **أمجاد الرياض في حياة المغفور له جلالة الملك عبدالعزيز**، شعر محمد العيد الخطراوي، ١٣٩٤هـ (أسهمت الدارة في طباعته).

٢٠ – **محمد بن عثيمين شاعر الملك عبدالعزيز**، السيد أحمد أبو الفضل عوض الله، ١٣٩٩هـ.

٢١ – **مثير الوجد في أنساب ملوك نجد**، تأليف راشد بن علي الحنبلي، تحقيق عبدالواحد محمد راغب، ١٣٩٩هـ.

٢٢ – **دليل الدوريات بالمكتبة**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٠١هـ.

٢٣ – **دليل الوثائق العربية بدارة الملك عبدالعزيز**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٠١هـ.

٢٤ – **دليل الوثائق التركية الخاصة بالجزيرة العربية**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٠١هـ.

٢٥ – **قائمة ببليوجرافية مختارة من مكتبة دارة الملك عبدالعزيز عن الجزيرة العربية**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٠١هـ.

٢٦ – **دليل دارة الملك عبدالعزيز**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٠٩هـ.

٢٧ – **أعمال الحلقة الخامسة للمراكز والهيئات العلميّة المهتمة بدراسات الخليج والجزيرة العربية**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٠١هـ.

٢٨ – **دراسات في الجغرافية الاقتصادية "المملكة العربية السعودية والبحرين"**، د. أحمد رمضان شقلية، ١٤٠٢هـ.

٢٩ – **الكتاب السنوي الأول للأمانة العامة للمراكز والهيئات العلمية المهتمة بدراسات الخليج العربي والجزيرة العربية**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٠١هـ.

٣٠ - **الأمثال العامية في نجد " ٥ أجزاء "**، محمد بن ناصر العبودي " أسهمت الدارة في طباعته "، ١٣٩٩هـ.

٣١ - **حالة الأمن في عهد الملك عبدالعزيز**، رابح لطفي جمعة، ١٤٠٢هـ.

٣٢ - **الملك فيصل والقضية الفلسطينية**، د. السيد عليوة، ١٤٠٢هـ.

٣٣ - **علاقة ساحل عمان ببريطانيا " دراسة وثائقية "**، د. عبدالعزيز عبدالغني إبراهيم، ١٤٠٢هـ.

٣٤ - **سياسة الأمن لحكومة الهند في الخليج العربي**، د. عبدالعزيز عبدالغني إبراهيم، ١٤٠٢هـ.

٣٥ - **عنوان المجد في تاريخ نجد (جزءان)**، تأليف عثمان بن بشر، تحقيق عبدالرحمن بن عبداللطيف آل الشيخ، ١٤٠٢هـ.

٣٦ - **المرافئ الطبيعيَّة على الساحل السعودي الغربي "دراسة مقارنة تطبيقية"**، د. محمد أحمد الرويثي، ١٤٠٣هـ.

٣٧ - **السكان وتنمية الموانئ السعودية على البحر الأحمر**، د. محمد أحمد الرويثي، ١٤٠٢هـ.

٣٨ - **كيف كان ظهور شيخ الإسلام محمد بن عبدالوهاب**، لمؤلف مجهول، تحقيق أ.د. عبدالله العثيمين، ١٤٠٣هـ.

٣٩ - **النفوذ البرتغالي في الخليج العربي في القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي**، نوال حمزة الصيرفي (سلسلة الرسائل الجامعية — ١)، ١٤٠٣هـ.

٤٠ - **بلاد الحجاز منذ عهد الأشراف حتى سقوط الخلافة العباسية في بغداد**، د. سليمان عبدالغني مالكي (سلسلة الرسائل الجامعية — ٢)، ١٤٠٣هـ.

٤١ - **العلاقات بين نجد والكويت ١٣١٩ - ١٣٤١هـ**، خالد حمود السعدون (سلسلة الرسائل الجامعية — ٣)، ١٤٠٣هـ.

٤٢ — **السمات الحضارية في شعر الأعشى: دراسة لغوية وحضارية**، زينب عبدالعزيز العمري (سلسلة الرسائل الجامعية — ٤)، ١٤٠٣هـ.

٤٣ — **الملك عبدالعزيز في مرآة الشعر**، عبدالقدوس الأنصاري، ١٤٠٣هـ.

٤٤ — **انتشار دعوة الشيخ محمد بن عبدالوهاب خارج الجزيرة العربية**، محمد كمال جمعة، ط٢، ١٤٠١هـ.

٤٥ — **الصهيونية والقضية الفلسطينية في الكونجرس الأمريكي**، د. عاصم الدسوقي، ١٤٠٣هـ.

٤٦ — **مكة في عصر ما قبل الإسلام**، السيد أحمد أبو الفضل عوض الله، ط٢، ١٤٠١هـ.

٤٧ — **أضواء حول الإستراتيجية العسكرية للملك عبدالعزيز وحروبه**، محمد إبراهيم رحمو، ط٣، ١٤٠٢هـ.

٤٨ — **نفح العود في سيرة دولة الشريف حمود**، تأليف عبدالرحمن بن أحمد البهكلي، تحقيق محمد بن أحمد العقيلي، ١٤٠٢هـ.

٤٩ — **فهرس مكتبة الملك عبدالعزيز آل سعود الخاصة**، دارة الملك عبدالعزيز، ط٢، ١٤١٢هـ.

٥٠ — **دارة الملك عبدالعزيز: الكتيب الإعلامي الأول للدارة**، ١٣٩٨هـ.

٥١ — **مرافق الحج والخدمات المدنية للحجاج في الأراضي المقدسة**، د. سليمان عبدالغني مالكي (سلسلة الرسائل الجامعية — ٥)، ١٤٠٨هـ.

٥٢ — **النثر الأدبي في المملكة العربية السعودية ١٩٠٠ — ١٩٤٥م**، د. محمد عبدالرحمن الشامخ (أسهمت الدارة في طباعته)، ١٣٩٥هـ.

٥٣ — **مدينة الرياض: دراسة في جغرافية المدن**، د. عبدالرحمن صادق الشريف، ١٣٩٩هـ (أسهمت الدارة في طباعته).

٥٤ — **المنهج المثالي لكتابة تاريخنا**، محمد حسين زيدان، ١٣٩٨هـ.

٥٥ — **الدولة السعودية الثانية من ١٢٥٦ — ١٣٠٩هـ**، د. عبدالفتاح أبو علية، ١٣٩٤هـ (أسهمت الدارة في طباعته).

٥٦ – **لوحة نسب آل سعود**، تصميم الدكتور إبراهيم جمعة. (د.ت).

٥٧ – **جداول تحويل السنين الهجرية إلى ما يقابلها من التواريخ الميلادية**، رتبها د. إبراهيم جمعة. (د. ت).

٥٨ – **الكشاف التحليلي لمجلة الدارة ١٣٩٥–١٤١٥هـ**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤١٦هـ.

٥٩ – **الرحلة اليابانية إلى الجزيرة العربية ١٣٥٨هـ / ١٩٣٩م**، تأليف إيجيرو ناكانو، ترجمة سارة تاكا هاشي، ط١، ١٤١٦هـ.

٦٠ – **الرحلات الملكية: رحلات جلالة الملك عبدالعزيز إلى مكة المكرمة وجدة والمدينة المنورة والرياض، المنشورة في جريدة أم القرى ١٣٤٣–١٣٤٦هـ**، يوسف ياسين، ١٤١٦هـ.

٦١ – **الحياة العلمية في نجد منذ قيام دعوة الشيخ محمد بن عبدالوهاب وحتى نهاية الدولة السعودية الأولى**، د. مي بنت عبدالعزيز العيسى (سلسلة الرسائل الجامعية – ٦)، ١٤١٧هـ.

٦٢ – **مكتبة الملك عبدالعزيز آل سعود الخاصة**، د. فهد بن عبدالله السماري، ١٤١٧هـ.

٦٣ – **يوميات رحلة في الحجاز**، تأليف غلام رسول مهر، ترجمة د. سمير عبدالحميد إبراهيم، ١٤١٧هـ.

٦٤ – **معجم التراث (السلاح)**، سعد بن عبدالله الجنيدل، ١٤١٧هـ.

٦٥ – **جدة خلال الفترة ١٢٨٦–١٣٢٦هـ: دراسة تاريخية وحضارية في المصادر المعاصرة**، صابرة مؤمن إسماعيل (سلسلة الرسائل الجامعية – ٧)، ١٤١٨هـ.

٦٦ – **بحوث ندوة الوثائق التاريخية في المملكة العربية السعودية خلال الفترة ١٣–١٥ رجب ١٤١٧**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤١٧هـ.

٦٧ – **حوليات سوق حباشة**، أ.د. عبدالله بن محمد أبو داهش، ١٤١٨هـ.

٦٨ – **مشروع مسح المصادر التاريخية الوطنية المرحلة الأولى ١٤١٦–١٤١٧هـ**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤١٩هـ.

٦٩ – **الملك عبدالعزيز في عيون شعراء صحيفة أم القرى (جزءان)**، إسماعيل حسين أبو زعنونة، ١٤١٩هـ.

٧٠ – **رحلة الربيع**، فؤاد شاكر، ١٤١٩هـ.

٧١ – **فجر الرياض**، عبدالواحد محمد راغب، ١٤١٩هـ.

٧٢ – **معجم مدينة الرياض**، خالد بن أحمد السليمان، ١٤١٩هـ.

٧٣ – **الرحلة اليابانية إلى الجزيرة العربية**، تأليف إيجيرو ناكانو، ترجمة سارة تاكاهاشي، ط٢، ١٤١٩هـ.

٧٤ – **رحلة داخل الجزيرة العربية**، يوليوس أويتنج، ١٤١٩هـ.

٧٥ – **الملك عبدالعزيز في مجلة الفتح (قائمة ببليوجرافية)**، د. فهد بن عبدالله السماري، ود. محمد بن عبدالرحمن الربيع، ١٤١٩هـ.

٧٦ – **الملك ابن سعود والجزيرة العربية الناهضة**، د. فان درمولين، ١٤١٩هـ.

٧٧ – **الرحلات الملكية: رحلات جلالة الملك عبدالعزيز – رحمه الله – إلى مكة المكرمة وجدة والمدينة المنورة والرياض، المنشورة في جريدة أم القرى ١٣٤٣-١٣٤٦هـ**، يوسف ياسين. ط٢، ١٤١٩هـ.

٧٨ – **خصائص التراث العمراني في المملكة العربية السعودية (منطقة نجد)**، د. محمد بن عبدالله النويصر، ١٤١٩هـ.

٧٩ – **مختارات من الخطب الملكية (جزءان)**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤١٩هـ.

٨٠ – **نساء شهيرات من نجد**، د. دلال بنت مخلد الحربي، ١٤١٩هـ.

٨١ – **مثير الوجد في أنساب ملوك نجد**، تأليف راشد بن علي الحنبلي، تحقيق عبدالواحد محمد راغب. ط٢، ١٤١٩هـ.

٨٢ – **إمتاع السامر بتكملة متعة الناظر**، تأليف شعيب بن عبدالحميد الدوسري، تحقيق عبدالرحمن بن سليمان الرويشد، محمد بن عبدالله الحميد، ١٤١٩هـ.

٨٣ – **صفحات من تاريخ مكة المكرمة (جزءان)**، تأليف ك. سنوك هورخرونيه، نقله إلى العربية د. علي عودة الشيوخ، ١٤١٩هـ.

٨٤- **لماذا أحببت ابن سعود**، محمد أمين التميمي، ١٤١٩هـ.

٨٥- **ديوان الملاحم العربية**، محمد شوقي الأيوبي، تعليق د. محمد بن عبدالرحمن الربيع، ١٤١٩هـ.

٨٦- **أصدقاء وذكريات. انطباعات وذكريات أمريكية عن الحياة والعمل في المملكة العربية السعودية ١٩٣٨م - ١٩٩٨م**، تحرير د. فهد بن عبدالله السماري، جيل أ. روبيرج، ط١، ١٤١٩هـ.

٨٧- **الطريق إلى الرياض: دراسة تاريخية وجغرافية لأحداث وتحركات الملك عبدالعزيز لاسترداد الرياض ١٣١٩هـ /١٩٠١- ١٩٠٢م**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤١٩هـ.

٨٨- **الرواد: الملك عبدالعزيز ورجاله الأوفياء الذين دخلوا الرياض في الخامس من شهر شوال سنة ١٣١٩هـ**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤١٩هـ.

٨٩- **الزيارة الملكية: زيارة الملك عبدالعزيز التفقدية لشركة أرامكو**، شركة أرامكو - لجنة المؤرخين، ترجمه وعلق عليه د. فهد بن عبدالله السماري، ١٤١٩هـ.

٩٠- **يوميات الرياض: من مذكرات أحمد بن علي الكاظمي**، أحمد بن علي الكاظمي، ١٤١٩هـ.

٩١- **الملك عبدالعزيز في الصحافة العربية**، د. ناصر بن محمد الجهيمي، ١٤١٩هـ.

٩٢- **رحلة استكشافية في وسط الجزيرة العربية**، فيليب ليبنز، ترجمة محمد محمد الحناش، ١٤١٩هـ.

٩٣- **جوانب من سياسة الملك عبدالعزيز تجاه القضايا العربية: دراسة تحليلية من خلال أوراق نبيه العظمة**، د. خيرية قاسمية، ١٤١٩هـ.

٩٤- **معجم الأمكنة الوارد ذكرها في صحيح البخاري**، سعد بن جنيدل، ١٤١٩هـ.

٩٥- **الأطلس التاريخي للمملكة العربية السعودية**، دارة الملك عبدالعزيز، ط١، ١٤١٩هـ.

٩٦- **المملكة العربية السعودية في مئة عام: معلومات موجزة**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤١٩هـ.

٩٧- **عبدالعزيز (الكتاب المصور)**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤١٩هـ.

٩٨- **أصدقاء وذكريات، انطباعات وذكريات أمريكية عن الحياة والعمل في المملكة العربية السعودية ١٩٣٨م-١٩٩٨م**، تحرير د. فهد بن عبدالله السماري، جيل أ. روبيرج، ط٢، ١٤٢٠هـ.

٩٩- **الكشاف التحليلي لصحيفة أم القرى: القسم الأول ١٣٤٣-١٣٧٣هـ / ١٩٢٤-١٩٥٣م**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢٠هـ.

١٠٠- **الجزيرة العربية في الخرائط الأوروبية القديمة**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢١هـ.

١٠١- **بحوث ندوة الرحلات إلى شبه الجزيرة العربية (٢٩ بحثاً)** ط١، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢١هـ.

١٠٢- **الأطلس التاريخي للمملكة العربية السعودية**، دارة الملك عبدالعزيز، ط٢، ١٤٢١هـ.

١٠٣- **سلسلة وثائق المملكة العربية السعودية التاريخية - القضية الفلسطينية - ١٣٤٨-١٣٧٣هـ**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢٢هـ.

١٠٤- **الملك عبدالعزيز في الإنتاج الفكري العربي المنشور في عام ١٤١٩هـ**، عبدالرحمن أحمد فراج، ١٤٢١هـ.

١٠٥- **مؤتمر فلسطين العربي البريطاني -المنعقد في مدينة لندن في ١٨ ذي الحجة ١٣٥٧هـ الموافق ٧ فبراير ١٩٣٩م**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢٢هـ.

١٠٦- **رحلة إلى بلاد العرب**، تأليف أحمد مبروك، تعليق د. فهد بن عبدالله السماري، ١٤٢١هـ.

١٠٧- **محاولات التدخل الروسي في الخليج العربي**، د. نادية بنت وليد الدوسري (سلسلة الرسائل الجامعية - ٨)، ١٤٢٢هـ.

١٠٨- **مدينة الرياض عبر أطوار التاريخ**، الشيخ حمد الجاسر، ١٤٢٢هـ.

١٠٩- **الجيش السعودي في فلسطين**، صالح جمال الحريري، ١٤٢٢هـ.

١١٠ – **تاريخ البلاد السعودية في دليل الخليج**، ج.ج. لوريمر، جمع وتعليق د. محمد بن سليمان الخضيري، ١٤٢٢هـ.

١١١ – **اللجان الشعبية لمساعدة مجاهدي فلسطين في المملكة العربية السعودية**، عبدالرحيم محمود جاموس، ١٤٢٢هـ.

١١٢ – **الدولة العيونية في البحرين ٤٦٩ – ٦٣٦هـ / ١٠٧٦ – ١٢٣٨م**، د. عبدالرحمن بن مديرس المديرس (سلسلة الرسائل الجامعية – ٩)، ١٤٢٢هـ.

١١٣ – **المملكة العربية السعودية في عهد خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبدالعزيز آل سعود / دليل موجز بأبرز الإنجازات والمواقف**، ط١، د. فهد بن عبدالله السماري، د. ناصر بن محمد الجهيمي، ١٤٢٢هـ.

١١٤ – Najd Before The Salafi Reform Movement, " نجد قبل الدعوة الإصلاحية السلفية " د. عويضة بن متيريك الجهني، ١٤٢٢هـ (باللغة الإنجليزية).

١١٥ – Al–Yamama in the Early Islamic Era. " اليمامة في صدر الإسلام " د. عبدالله بن إبراهيم العسكر، ١٤٢٢هـ (باللغة الإنجليزية).

١١٦ – **التحليق إلى البيت العتيق**، د. عبدالهادي التازي. (سلسلة كتاب الدارة – ١)، ١٤٢٢هـ.

١١٧ – **الوثائق التاريخية لوزارة المعارف في عهد وزيرها الأول خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبدالعزيز آل سعود ١٣٧٣ – ١٣٨٠هـ**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢٣هـ.

١١٨ – **الإقناع لطالب الانتفاع (أربعة أجزاء)**، أبو النجا الحجاوي المقدسي، ١٤٢٣هـ.

١١٩ – **جامع العلوم والحكم (جزءان)**، ابن رجب، ١٤٢٣هـ.

١٢٠ – **خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبدالعزيز آل سعود: خطب وكلمات**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢٣هـ.

١٢١ – **معجم ما ألف عن الحج**، د. عبدالعزيز بن راشد السنيدي، ١٤٢٣هـ.

١٢٢ – **برنامج المحافظة على المواد التاريخية**، دارة الملك عبدالعزيز، مكتبة الكونغرس، ١٤٢٣هـ.

١٢٣ – **مبادئ العناية بمواد المكتبة والتعامل معها**، جمع وتحرير إدوارد. ب. أدكوك، ترجمة د. عبدالعزيز بن محمد المسفر، د. فؤاد حمد فرسوني، ١٤٢٣هـ.

١٢٤ – **العلاقات السعودية المصرية في عهد خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبدالعزيز آل سعود: بحوث ودراسات ألقيت في الندوة التي** عقدتها دارة الملك عبدالعزيز بالتعاون مع مؤسسة الأهرام، القاهرة (١٤٢٢/١٢/١هـ)، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢٣هـ.

١٢٥ – **علم القراءات: نشأته، أطواره، أثره في العلوم الشرعية**، د. نبيل بن محمد آل إسماعيل، ط٢، ١٤٢٣هـ.

١٢٦ – **المملكة العربية السعودية في عهد خادم الحرمين الشريفين الملك فهد ابن عبدالعزيز آل سعود/ دليل موجز بأبرز الإنجازات والمواقف**، د. فهد ابن عبدالله السماري، د. ناصر بن محمد الجهيمي، ط٢، ١٤٢٣هـ.

١٢٧ – **مستخلصات بحوث مجلة الدارة**، دارة الملك عبدالعزيز (جزءان)، ١٤٢٣هـ.

١٢٨ – **الزيارات الخارجية لخادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبدالعزيز آل سعود**، نايف بن علي السنيد الشراري، ١٤٢٣هـ.

١٢٩ – **موقف المملكة العربية السعودية من القضية الفلسطينية (١٩٢٦–١٩٤٨م)**، د. حسان حلاق (سلسلة كتاب الدارة – ٢) ١٤٢٣هـ.

١٣٠ – **مواقف خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبدالعزيز آل سعود تجاه قضية فلسطين**، د. عبدالفتاح حسن أبو علية، ١٤٢٣هـ.

١٣١ – **العلاقات السعودية اللبنانية في عهد خادم الحرمين الشريفين الملك فهد ابن عبدالعزيز آل سعود**، دارة الملك عبدالعزيز، الجامعة اللبنانية، ١٤٢٣هـ.

١٣٢ – **كلمات قضت – معجم بألفاظ اختفت من لغتنا الدارجة أو كادت**، محمد ابن ناصر العبودي (جزءان)، ١٤٢٤هـ.

١٣٣ – **الرحلات إلى شبه الجزيرة العربية**: بحوث ندوة الرحلات إلى شبه الجزيرة العربية المنعقدة في الرياض في المدة من ٢٤–٢٧ رجب ١٤٢١هـ، دارة الملك عبدالعزيز، ط٢، ١٤٢٤هـ.

١٣٤ – **موسوعة أسماء الأماكن في المملكة العربية السعودية**، إعداد دارة الملك عبدالعزيز وهيئة المساحة الجيولوجية السعودية، ١٤٢٤هـ.

١٣٥ – **التاريخ الشفهي، حديث عن الماضي**، تأليف د. روبرت بيركس، ترجمة د. عبدالله بن إبراهيم العسكر، ١٤٢٤هـ.

١٣٦ – **الأساليب التربوية المستمدة من دعوة الشيخ محمد بن عبدالوهاب**، د. عبدالرحمن بن علي العريني، (سلسلة كتاب الدارة – ٣) ١٤٢٤هـ.

١٣٧ – **طباعة الكتب ووقفها عند الملك عبدالعزيز**، عبدالرحمن بن عبدالله الشقير، ١٤٢٤هـ.

١٣٨ – **مشروع خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبدالعزيز آل سعود لترميم وتجليد مكتبة الملك عبدالعزيز آل سعود الخاصة**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢٤هـ.

١٣٩ – **المملكة العربية السعودية وحقوق الإنسان في السلم والحرب: إشارات موجزة**، د. فهد بن عبدالله السماري، ١٤٢٤هـ.

١٤٠ – **الأطلس المصور لمكة المكرمة والمشاعر المقدسة**، د. معراج بن نواب مرزا، د. عبدالله بن صالح شاووش، ١٤٢٤هـ.

١٤١ – **مختصر الأطلس التاريخي للمملكة العربية السعودية**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢٤هـ.

١٤٢ – **المملكة العربية السعودية في مئة عام (معلومات موجزة)، إصدار خاص للمكفوفين بخط برايل**، طبع الكتاب بالتعاون مع وزارة المعارف، ١٤١٩هـ.

١٤٣ – **تغير الأنماط السكنية في مدينة الدرعية**، د. بدر بن عادل الفقير، ١٤٢٦هـ.

١٤٤ – **رحلة الحاج من بلد الزبير بن العوام إلى البلد الحرام**، تأليف سعد بن أحمد الربيعة، أعده للنشر سعود بن عبدالعزيزالربيعة، (سلسلة كتاب الدارة – ٤)، ١٤٢٤هـ.

١٤٥ – **الصلات الحضارية بين تونس والحجاز: دراسة في النواحي الثقافية والاقتصادية والاجتماعية (١٢٥٦– ١٣٢٦هـ)**، أ. نورة بنت معجب الحامد (سلسلة الرسائل الجامعية – ١٠)، ١٤٢٦هـ.

١٤٦ – **تجارة السلاح في الخليج العربي (١٢٩٧– ١٣٣٣هـ)**، أ. فاطمة بنت محمد الفريحي (سلسلة الرسائل الجامعية – ١١)، ١٤٢٥هـ.

١٤٧ – **تجارة الجزيرة العربية خلال القرنين الثالث والرابع للهجرة، التاسع والعاشر للميلاد**، د. سعيد بن عبدالله القحطاني (سلسلة الرسائل الجامعية – ١٢)، ١٤٢٥هـ.

١٤٨ – **الحياة العلمية في وسط الجزيرة العربية في القرنين الحادي عشر والثاني عشر الهجريين وأثر دعوة الشيخ محمد بن عبدالوهاب فيها**، د. أحمد بن عبدالعزيز البسام (سلسلة الرسائل الجامعية – ١٣)، ١٤٢٦هـ.

١٤٩ – **موقف القوى المناوئة من الدولة السعودية الثانية**، د. خليفة بن عبدالرحمن المسعود (سلسلة الرسائل الجامعية – ١٤) ، ١٤٢٦هـ.

١٥٠ – **الحياة الاجتماعية والاقتصادية في الدولة السعودية الثانية (١٢٣٨–١٣٠٩هـ)**، حصة بنت جمعان الزهراني (سلسلة الرسائل الجامعية – ١٥)، ١٤٢٥هـ.

١٥١ – **المجلات العلمية المحكمة في المملكة العربية السعودية (دراسة تقويمية للوضع الراهن)**، أ.د. سالم بن محمد السالم، ١٤٢٥هـ.

١٥٢ – **منطقة سدير في عهد الدولة السعودية الأولى**، د. عبدالله بن إبراهيم التركي، (سلسلة الرسائل الجامعية – ١٦)، ١٤٢٦هـ.

١٥٣ - **تاريخ الدولة السعودية الأولى وحملات محمد علي باشا على الجزيرة العربية**، تأليف فيلكس مانجان، ترجمة د. محمد خير البقاعي، ١٤٢٦هـ.

١٥٤ - **لمحات من الماضي (مذكرات الشيخ عبدالله خياط)**، عبدالله عبدالغني خياط، ١٤٢٥هـ.

١٥٥ - **موجز لتاريخ الوهابي**، تأليف هارفرد جونز بريدجز، ترجمة د. عويضة ابن متيريك الجهني، ١٤٢٥هـ.

١٥٦ - **التذكرة في أصل الوهابيين ودولتهم**، تأليف جان ريمون، ترجمة د. محمد خير البقاعي (سلسلة كتاب الدارة - ٥)، ١٤٢٥هـ.

١٥٧ - **تاريخ الوهابيين منذ نشأتهم حتى عام ١٨٠٩م**، تأليف لويس ألكسندر أوليفيه دوكورانسيه، ترجمة د. إبراهيم البلوي، د. محمد خير البقاعي، ١٤٢٦هـ.

١٥٨ - **الديباج الخسرواني في أخبار أعيان المخلاف السليماني**، تأليف الحسن بن أحمد الضمدي، تحقيق أ.د. إسماعيل بن محمد البشري، ١٤٢٥هـ.

١٥٩ - **دليل المجلات السعودية المحكمة**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢٥هـ.

١٦٠ - **الرعاية الاجتماعية في المملكة العربية السعودية (النشأة - الواقع)**، د. عبدالله بن ناصر السدحان، ١٤٢٥هـ.

١٦١ - **رحلة استكشافية أثرية إلى الجزيرة العربية**، تأليف أنطونان جوسن - رفائيل سافينياك، ترجمة د. صبا عبدالوهاب الفارس، ١٤٢٥هـ.

١٦٢ - **الملك فهد قائد حركة الإسلام والعروبة في القرن الخامس عشر الهجري**، أحمد بن عبدالغفور عطار، ١٤٢٥هـ.

١٦٣ - **الوثائق العثمانية في الأرشيفات العربية والتركية: بحوث ندوة الأرشيف العثماني المنعقدة في الرياض في المدة من ١٩ - ٢٢ صفر ١٤٢٢هـ**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢٥هـ.

١٦٤ - **أطباء من أجل المملكة، عمل مستشفيات الإرسالية الأمريكية في المملكة العربية السعودية ١٩١٣ - ١٩٥٥م**، تأليف د. بول أرميردينغ، ترجمة د. عبدالله بن ناصر السبيعي (سلسلة كتاب الدارة - ٦)، ١٤٢٦هـ.

١٦٥ – **العلاقات بين دول الخليج العربية ودول المغرب العربي – الواقع والمستقبل**، بحوث المؤتمر العلمي الخليجي المغاربي الأول المنعقد في تونس في المدة من ٢ – ٤ ربيع الآخر ١٤٢٤هـ / ٢ – ٤ يونيو ٢٠٠٣م بالتعاون بين دارة الملك عبدالعزيز ومؤسسة التميمي للبحث العلمي والمعلومات، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢٥هـ.

١٦٦ – **الأمكنة والمياه والجبال والآثار ونحوها المذكورة في الأخبار**، تأليف أبي الفتح نصر بن عبدالرحمن الإسكندري ت ٥٦١هـ، أعده للنشر حمد الجاسر، ١٤٢٥هـ.

١٦٧ – **مشروع مسح المصادر التاريخية الوطنية المرحلة الأولى ١٤١٦–١٤١٧هـ**، (ط٢)، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢٦هـ.

١٦٨ – **دبلوماسية الصداقة، إيطاليا والمملكة العربية السعودية ١٩٣٢– ١٩٤٢م**، تأليف ماتّيو بيتسيغالّو، ترجمة محمد عشماوي عثمان، ١٤٢٥هـ.

١٦٩ – **ديوان كوكبة السعودية من شعر زين العابدين الكويتي** (سلسلة مصادر تاريخ الجزيرة العربية المخطوطة – ٦)، تعليق د. يعقوب يوسف الغنيم، ١٤٢٥هـ.

١٧٠ – **في أرض البخور واللبان**، أ.عبدالله بن محمد الشايع، ١٤٢٦هـ.

١٧١ – **الجهود التربوية للجمعيات الخيرية النسائية السعودية**، أ. حصة بنت محمد المنيف، (سلسلة الرسائل الجامعية – ١٧) ١٤٢٦هـ.

١٧٢ – **الإدارة العثمانية في متصرفية الأحساء (١٢٨٨– ١٣٣١هـ/١٨٧١–١٩١٣م)**، د. محمد بن موسى القريني، (سلسلة الرسائل الجامعية – ١٨)، ١٤٢٦هـ.

١٧٣ – **سياسة الملك عبدالعزيز تجاه فلسطين في حرب ١٣٦٧هـ/١٩٤٨م**، د. عبداللطيف بن محمد الحميد، (سلسلة كتاب الدارة – ٧)، ١٤٢٦هـ.

١٧٤ – **كسوة الكعبة المشرفة في عهد الملك عبدالعزيز (١٣٤٣– ١٣٧٣هـ/ ١٩٢٤–١٩٥٣م)**، أ. د. ناصر بن علي الحارثي، ١٤٢٦هـ.

١٧٥ - **معجم التراث (الكتاب الثاني - الخيل والإبل)**، سعد بن عبدالله بن جنيدل، ١٤٢٦هـ.

١٧٦ - **المقامات** (سلسلة مصادر تاريخ الجزيرة العربية المخطوطة - ٥)، تأليف الشيخ عبدالرحمن بن حسن بن محمد بن عبدالوهاب، دراسة وتحقيق د. عبدالله بن محمد المطوع، ١٤٢٦هـ.

١٧٧ - **لمع الشهاب في سيرة محمد بن عبدالوهاب** (سلسلة مصادر تاريخ الجزيرة العربية المخطوطة - ٤) تأليف حسن بن جمال بن أحمد الريكي، درسه وحققه وعلق عليه أ.د عبدالله الصالح العثيمين، ١٤٢٦هـ.

١٧٨ - **التعريف بما أنست الهجرة من معالم دار الهجرة** (سلسلة مصادر تاريخ الجزيرة العربية المخطوطة- ٧) تأليف جمال الدين محمد بن أحمد المطري، درسه وحققه وعلق عليه أ.د سليمان الرحيلي، ١٤٢٦هـ.

١٧٩ - **السجل العلمي للقاء العلمي لمسؤولي التحرير في المجلات العلمية المحكمة في المملكة العربية السعودية** (١٩/٣/١٤٢٥هـ الموافق ٨/٥/٢٠٠٤م)، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢٦هـ.

١٨٠ - **أسماء الأوعية الجلدية من خلال معجم لسان العرب لابن منظور (دراسة دلالية تأصيلية)**، د. محمد بن عبدالرحمن الثنيان، (سلسلة كتاب الدارة - ٨)، ١٤٢٦هـ.

١٨١ - **المختارات من صحيفة أم القرى (١٣٤٣ - ١٣٧٣هـ)**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢٦هـ.

١٨٢ - **دُومة الجندل منذ ظهور الإسلام حتى نهاية الدولة الأموية - دراسة تاريخية حضارية**، (سلسلة الرسائل الجامعية - ١٩) نايف بن علي السنيد الشراري، ١٤٢٦هـ.

١٨٣ - **رحلة الحج من صنعاء إلى مكة المكرمة للعلامة إسماعيل جغمان**، تحقيق د. محمد بن عبدالرحمن الثنيان، (سلسلة كتاب الدارة -٩)، ١٤٢٦هـ.

١٨٤ - **صحيفة أم القرى - نبذة تاريخية موجزة**، أ. محمد بن عبدالرزاق القشعمي، ١٤٢٦هـ.



١٨٥ – **وثائق عصر الملك عبدالعزيز المتعلقة بالأمور الداخلية المحفوظة في دارة الملك عبدالعزيز ١٣١٩ – ١٣٧٣هـ**، (سلسلة الرسائل الجامعية – ٢٠) د. خولة بنت محمد الشويعر، ١٤٢٦هـ.

١٨٦ – **الكشاف التحليلي لصحيفة صوت الحجاز**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢٦هـ.

١٨٧ – **أعمال الملك عبدالعزيز المعمارية في منطقة مكة المكرمة (١٣٤٣ – ١٣٧٣هـ / ١٩٢٤ – ١٩٥٣م)**، أ. د. ناصر بن علي الحارثي، ١٤٢٧هـ.

١٨٨ – **LORD OF ARABIA IBN SAUD**، (ابن سعود سيد الجزيرة العربية) **ARMSTRONG** (تأليف أرمسترنج)، ١٤٢٦هـ.

١٨٩ – **إمتاع السامر بتكملة متعة الناظر (القسم الثاني من الجزء الأول)**، تأليف شعيب بن عبدالحميد الدوسري، تعليق عبدالرحمن بن سليمان الرويشد ومحمد بن عبدالله الحميِّد وفائز بن موسى البدراني الحربي، ١٤٢٧هـ.

١٩٠ – **الحياة الاقتصادية في الحجاز في عصر دولة المماليك (٦٤٨ – ٩٢٣هـ)**، (سلسلة الرسائل الجامعية ٢١)، محمد محمود خلف العناقرة، ١٤٢٧هـ.

١٩١ – **التنظيمات الداخلية في مكة المكرمة بعد دخول الملك عبدالعزيز آل سعود (١٣٤٣–١٣٥١هـ)**، (سلسلة الرسائل الجامعية ٢٢)، منى بنت قائد آل ثابتة القحطاني، ١٤٢٧هـ.

١٩٢ – **المملكة العربية السعودية وفلسطين، بحوث ودراسات**، بحوث ندوة المملكة العربية السعودية وفلسطين التي نظمتها دارة الملك عبدالعزيز ٢٧– ٢٩ محرم ١٤٢٢هـ / ٢١ – ٢٣ إبريل ٢٠٠١م، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢٧هـ.

١٩٣ – **النشاط العلمي في مكة والمدينة خلال مواسم الحج في العصر الأموي (٤١– ١٣٢هـ/٦٦١ – ٧٥٠م)**، د. إبراهيم بن عبدالعزيز الجميح، (سلسلة كتاب الدارة – ١٠)، ١٤٢٧هـ.

١٩٤ – **قراءة في بعض المذكرات والرسائل الشخصية للشيخ المؤرخ والنسابة إبراهيم ابن عيسى**، د.أحمد بن عبدالعزيز البسام، ١٤٢٧هـ.

١٩٥ – **التطور التاريخي للأسرة في الحجاز في القرنين الأول والثاني الهجريين**، هدى بنت فهد بن محمد الزويد (سلسلة الرسائل الجامعية – ٢٣)، ١٤٢٧هـ.

١٩٦ – **مملكة كندة في وسط شبه الجزيرة العربية: دراسة تاريخية آثارية**، د.عبدالعزيز بن سعود الغزي، (سلسلة كتاب الدارة – ١١)، ١٤٢٧هـ.

١٩٧ – **النشاط الزراعي في الجزيرة العربية في العصر العباسي حتى نهاية القرن الرابع الهجري**، د. عبدالله بن محمد السيف، (سلسلة كتاب الدارة –١٢)، ١٤٢٧هـ.

١٩٨ – **زيارة جلالة الملك سعود بن عبدالعزيز آل فيصل آل سعود للولايات المتحدة بدعوة من الرئيس دوايت د. إيزنهاور ١٣٧٦هـ/ ١٩٥٧م**، (أعادت الدارة طباعته بمناسبة انعقاد الندوة العلمية لتاريخ الملك سعود بن عبدالعزيز آل سعود، ذو القعدة ١٤٢٧هـ / نوفمبر ٢٠٠٦م).

١٩٩ – **مجموعة رسوم تذكارية لزيارة صاحب السمو الملكي الأمير سعود آل سعود ولي عهد المملكة العربية السعودية إلى الظهران خلال شهر يناير ١٩٥٠م**، (أعادت الدارة طباعته بمناسبة انعقاد الندوة العلمية لتاريخ الملك سعود بن عبدالعزيز آل سعود، ذو القعدة ١٤٢٧هـ/ نوفمبر ٢٠٠٦م).

٢٠٠ – **الكعبة المشرفة عمارة وكسوة في عهد الملك سعود بن عبدالعزيز آل سعود: "دراسة تاريخية حضارية معمارية"**، محمد بن حسين الموجان، (طبع بمناسبة انعقاد الندوة العلمية لتاريخ الملك سعود بن عبدالعزيز آل سعود، ذو القعدة ١٤٢٧هـ / نوفمبر ٢٠٠٦م).

٢٠١ – **التعليم في عهد الملك سعود بن عبدالعزيز آل سعود (١٣٧٣–١٣٨٤هـ/١٩٥٣–١٩٦٤م) دراسة تاريخية وثائقية**، د. حصة بنت جمعات الهلالي الزهراني (سلسلة الرسائل الجامعية – ٢٤)، (طبع بمناسبة انعقاد الندوة العلمية لتاريخ الملك سعود بن عبدالعزيز آل سعود، ذو القعدة ١٤٢٧هـ/ نوفمبر ٢٠٠٦م).

٢٠٢ – **مكتبة الملك سعود بن عبدالعزيز آل سعود الخاصة**، د. فهد بن عبدالله السماري، (طبع بمناسبة انعقاد الندوة العلمية لتاريخ الملك سعود بن عبدالعزيز آل سعود، ذو القعدة ١٤٢٧هـ / نوفمبر ٢٠٠٦م)، ١٤٢٧هـ.

٢٠٣ – **معجم التراث (الكتاب – بيت السكن)**، سعد بن عبدالله بن جنيدل، ١٤٢٧هـ/ ٢٠٠٦م.

٢٠٤ – **منطقة الوشم في عهد الدولة السعودية الأولى**، د. خليفة بن عبدالرحمن المسعود (سلسلة الرسائل الجامعية – ٢٥)، ١٤٢٧هـ/ ٢٠٠٦م.

٢٠٥ – **بحوث ندوة أسماء الأماكن الجغرافية في المملكة العربية السعودية: بحوث الندوة التي عقدتها الدارة في المدة من ١٠– ١١ /١٤٢٤/٣هـ الموافق ١١–٢٠٠٣/٥/١٢م**، دارة الملك عبدالعزيز، ١٤٢٨هـ/ ٢٠٠٦م.

٢٠٦ – **دراسة تحليلية مقارنة لنقوش ثمودية من منطقة "رم" بين ثليثوات وقيعان الصنيع جنوب غرب تيماء**، د. خالد بن محمد أسكوبي (سلسلة الرسائل الجامعية – ٢٦)، ١٤٢٨هـ/ ٢٠٠٧م.

٢٠٧ – **موانئ البحر الأحمر وأثرها في تجارة دولة المماليك**، د. خالد بن محمد العمايرة (سلسلة الرسائل الجامعية – ٢٧)، ١٤٢٨هـ/ ٢٠٠٧م.

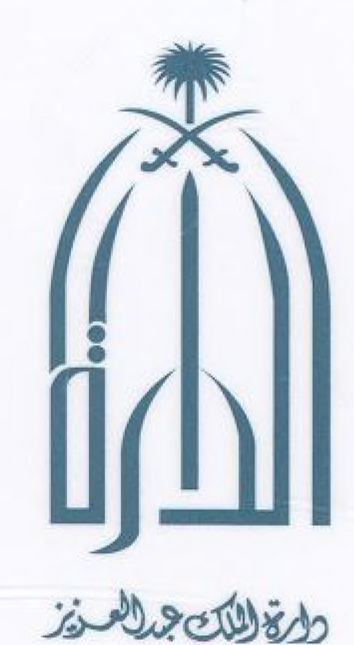
٢٠٨ – **العلاقات السعودية الأمريكية: نشأتها وتطورها**، د. سميرة أحمد سنبل (سلسلة الرسائل الجامعية – ٢٨)، ١٤٢٨هـ/ ٢٠٠٧م.

٢٠٩ – **عشرة آلاف ميل عبر الجزيرة العربية**، أرنست فيزه، (سلسلة كتاب الدارة – ١٣)، ١٤٢٨هـ/ ٢٠٠٧م.

هذا الكتاب

يتحدث عن رحلة قام بها الرحالة النمساوي أرنست وايز بسيارته الخاصة بصحبة الأميرة النمساوية أوديسكالشي في زيارة إلى المملكة العربية السعودية، ولقائه الملك فيصل بن عبدالعزيز رحمه الله، وما سجله من انطباعات في مجلسه الكريم، وسجلت سطور كتابه بعضًا من الخطط الطموحة لجلالته طيب الله ثراه، والتي كانت تستهدف الرقي بالبلاد.

وقد تعرض الكاتب أيضا في مسيرة رحلته للحديث عن مشاهداته لنهضة المملكة الاقتصادية والثقافية والعمرانية. إلى [illegible] وصف مراحل الطريق، ومشاق السفر [illegible] الانتقال بين المنطقة الشرقية والريا[illegible] الرياض وجدة حيث حطت الرحلة رحالها [illegible]



ردمك ٢-٨٦٩-٨٥-٩٩٦٠-٩٧٨